

Anexo documental*

A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri

Capítulo primero

Peligrosísima navegación desde Filipinas a América.

Primer tramo hasta el Varadero

Puede decirse que la navegación desde Filipinas a América es la más larga y terrible del mundo: por los mares inmensos que se han de atravesar, casi la mitad del globo terráqueo, siempre con viento contrario; como por las tempestades increíbles que se encuentran una tras otra; y por las enfermedades mortales que sobrevienen en un viaje que requiere siete u ocho meses; ya por las diferentes latitudes y por el clima cambiante, ahora frío o helado, ahora templado o caliente. Estos cambios, que bastarían para quebrar el hierro, tienen efectos devastadores sobre el hombre, que además durante la navegación está obligado a nutrirse con malos alimentos.

Habiéndose concluido la carga del barco por el general y los oficiales, y embarcados mil jarros de agua, el viernes 29,¹ antes del mediodía, se hizo vela en presencia del maestre de campo.² Tras dos leguas, dimos fondo en la misma bahía. Con el pretexto de la falta de agua, el general hizo bajar a un religioso de Santo Domingo (quien ya había pagado 500 pesos por el pasaje), a un padre reformado de San Francisco y a un médico, al cual se había obligado a tener en su mesa: imprevisto éste que me proveyó de una buena habitación donde poner la cama y mis cosas.

* Traducción de Catia Brilli.

1 Viernes 29 de julio de 1696.

2 Tomás de Andaya.

El sábado último de junio, a pesar de que soltamos vela, continuando el mismo viento contrario de vendaval, volvimos a fondear rápidamente. Lo mismo hicimos el domingo primero de julio tras haber hecho media legua. El lunes 2 de julio, por una fuerte lluvia y por la intensidad del viento contrario, hubimos de quedarnos firmes. Asimismo, el martes 3 se levaron anclas prontamente, sin embargo la lluvia obligó a fondear enseguida. Apenas habíamos hecho tres leguas en cinco días.

Habiéndose consumido para entonces parte del agua, se envió una barca a abastecerse cerca del monte de Bataan. Con curiosidad me monté en ella junto al sargento mayor Vicente Aramburu Vizcaíno,³ y desembarcamos en una llanura donde no podían alcanzarnos las flechas de los muchos negritos que cazaban por el bosque. Comenzaron a ladrar como perros las mujeres y los hijos para que las fieras se dirigiesen hacia sus maridos y padres, que estaban al acecho. Mientras cargábamos el agua, estábamos con mucho temor porque, teniendo sólo dos escopetas, no podíamos hacer frente a centenares de negros armados con arcs, flechas, lanzas cortas y largos cuchillos; por ello, me retiré rápidamente al barco con Aramburu, sin querer saber nada más de la caza. En cambio, los marineros indios de nuestro navío, que iban y venían del bosque portando el agua, no recibían ningún ataque de los hombres silvestres porque entre ellos tienen un trato amigable. Tomada el agua, pasada la medianoche, volvimos al navío con más miedo que hambre; fue muy conveniente quedarnos en el barco, no sólo a causa de los negritos, sino también porque parte de aquel monte está ocupado por los indómitos zambales.⁴

El miércoles 4 no nos movimos a causa del viento contrario. El jueves 5, antes del amanecer, nos pusimos en camino con un poco de viento y siguiendo la corriente; pero, hecha apenas una legua, el viento contrario nos obligó a fondear cerca de la boca de Mariveles. Vino el corregidor con un pequeño parao (que es un tronco excavado con dos alas de madera a los lados para que no se vuelque), trayendo algunas frutas al general y retirándose poco después. El viernes 6 continuó el mismo viento con aquellas lluvias que jamás faltan en las cercanías de Manila.

El sábado 7, viéndose reforzado el viento y la lluvia tempestuosa, levamos anclas y pusimos el navío a resguardo bajo el monte de Bataan, donde yo no quise perder la ocasión de bajar a tierra de nuevo. Continuando los mismos vientos australes y las lluvias, nos quedamos anclados el domingo 8 y el lunes 9 en el mismo lugar. El martes 10 avanzamos un poco echando las anclas al mar y luego tirando del navío con una cuerda. No sentía más molestia que el calor porque, en cuanto a los piojos, otro flagelo frecuente en los navíos, no los teníamos, ya que se dice que este clima les impide atacar a los cuerpos de los europeos. Más tarde

³ En el original Vincenzo Arambolo Biscaino.

⁴ Los zambales o sambales son un grupo etnolingüístico originario de la provincia del mismo nombre en la zona central de Luzón.

se revisó bajo cubierta para ver si había jarros que, en vez de agua, llevaran mercancías, con la idea de llevar con nosotros sólo la mejor conservada. Echamos al mar muchos jarros que llevaban pimienta, porcelana y otras cosas de valor. El miércoles 11, antes del amanecer, cuando el viento meridional dio paso al boreal,⁵ levamos anclas y, siguiendo la corriente, con poco viento, pasamos la isla de Mariveles y el monte de Bataan; al anochecer pasamos la punta de Marigondon y Limbones, y más tarde el escollo de la Fortuna.

El jueves 12, hacia el mediodía, dejamos atrás la isla despoblada de Ambil y la cercana de Lupang. Esta es la isla entre cuya punta y la de Calavite, en la isla de Mindoro, se llevó la tormenta al mencionado galeón *San José*.⁶ Asimismo, antes del atardecer, pasamos la punta de Santiago en la isla de Manila, que forma la bahía de Balayan. El viernes 13 costeamos la parte de la isla de Mindoro donde se encuentra una larga y alta cadena de montes, donde la isla tiene dos lados de su triángulo, hasta pasar un largo y alto brazo de tierra que se extiende hacia el mediodía. Esta isla está habitada en su mayoría por manguianes⁷ silvestres que no han sido subyugados. Estos pobladores tienen la piel olivasta y llevan el pelo largo. Los padres jesuitas misioneros embarcados en el navío me dijeron que llevan colas de medio palmo de largas. Éstos no son violentos con los españoles y comercian con los pocos indios domesticados y tributarios que viven en las aldeas en las faldas de la isla, bajo la protección de los padres agustinos descalzos. Estos salvajes suministran el gamuto,⁸ necesario para las embarcaciones, y llevan oro, cera, papagayos y otros bienes para intercambiar por arroz y cosas de este tipo. Abundan en la isla búfalos, ciervos y gran cantidad de simios que van en grupo a la playa buscando frutos del mar.

Frente a la isla de Maricaban (cerca de Manila y con buena caza de ciervos y búfalos), el viento se hizo más fuerte y contrario. No pudiendo avanzar, se estimó ponernos a la capa, pero hacia la medianoche el viento se reforzó aún más y nos hizo perder todo el camino recorrido. El sábado 14 nos encontramos de nuevo frente a la punta de Santiago, pudiendo avanzar muy poco el resto del día. Lo peor era que aquella costa no tenía un terreno bueno para las anclas y no era posible guarecernos de los vientos.

El domingo 15, remitida la violencia del viento contrario, fuimos bordeando para pasar la punta. Primeramente dejamos una pequeña bahía a nuestra derecha,

5 Gemelli Carreri nomina los vientos según se acostumbraba en el Mediterráneo. Al viento del norte se le conoce como tramontana y al del sur como mediodía, ostro o austral; poniente y levante son los de oeste y este respectivamente. El noroeste aparece en el texto como mistral o maestro; el noreste como gregal o greco; el sureste como siroco y el sudoeste como lebeche.

6 El galeón *San José*, del mismo nombre que en el que viajaba Gemelli, naufragó entre Lupang y Mindoro el 3 de julio de 1694, tras haber salido del puerto de Cavite el 22 de junio anterior.

7 Manguían: término genérico que se aplica a diferentes grupos étnicos de la isla de Mindoro.

8 Gamuto: filamento que tienen los tallos de las palmas, usado en Filipinas para hacer las cuerdas.

cerca de dicha punta; luego una bahía más grande, llamada el *Varadero Viejo*, y finalmente el estrecho entre la susodicha punta de Mindoro y la isla de Maricaban, cerca del seno y bahía de Bauan, en tierra de Manila, donde están los presidios de Guarnio, Balaxivo y Batangas. Pasado el cabo, entramos en el Varadero. En este puerto hacen escala todos los navíos que van a Acapulco para abastecerse de agua y leña. Éste se sitúa en un seno semicircular formado por un brazo curvo de la isla de Mindoro y otras islas que están enfrente. El mayor peligro del paso de este estrecho es que aquí se encuentran corrientes opuestas: una que va hacia Mariveles y la otra hacia el Estrecho de San Bernardino.

Después de comer bajé a tierra para cazar algo, pese a que la isla estuviese llena de hombres salvajes. No pude adentrarme en el bosque por la espesura de los árboles: era impenetrable tanto para perros como para hombres. Y no encontrando en la costa ni búfalos ni ciervos, volví al barco con las manos vacías.

Capítulo segundo

Continúa el viaje hasta el puerto de Ticao

Traídos a nuestro barco los doscientos jarros de agua de la galeota del rey, que a tal fin nos había esperado en aquel mismo puerto, zarpamos el lunes 16 con viento austral fresco. A nuestra derecha, cerca de Mindoro, pasamos unas siete pequeñas islas llamadas de Baco, verdeantes por los espesos árboles pero deshabitadas; a la izquierda dejamos la punta de Galván, en tierra de Manila. Al caer el sol pasamos entre las islas del Maestro de Campo, cerca de dos pequeñas islas llamadas Las Dos Hermanas, y luego pasamos otras tres pequeñas llamadas Virreyes, igualmente copiosas en árboles y deshabitadas.

El martes 17, antes del amanecer, pasamos entre las islas de Banton y la punta de la isla de Marinduque, que dejamos a la izquierda. Ésta es muy rica en frutas y raíces altamente nutritivas, como abundante en jabalíes, búfalos, ciervos y otros animales, por lo que se envió al champán por delante para proveer bastimentos. Desde la punta de Marinduque se ve una pequeña isla (similar a la que está en Banton) llamada Botonsillo; detrás de ésta hay otra llamada Simara, poblada por indios domesticados de la misma manera que Banton. Navegando con la proa a oriente vimos, muy de lejos, a nuestra derecha, las islas de Romblon, de Las Tablas y de Sibuyan, todas habitadas. Todo el camino desde Manila al Embocadero es un laberinto de islas muy peligroso, de 80 leguas de largo.

El miércoles⁹ 18 navegamos en calma, pero el jueves 19 el viento retornó ligeramente y nos hizo avanzar hasta delante de la isla de Sibuyan. El viernes 20 el viento se volvió más fuerte y favorable y, al caer el sol, pasamos el estrecho forma-

9 Error en la edición original, pues aparece como martes.

do entre dos islas, la de Burias y la de Masbate (son ricas en minas de oro y en pájaros peregrinos llamados tavonos¹⁰), tras ello pasamos la isla de Ticao. Todas estas son muy fructíferas y están pobladas mayoritariamente por indios no subyugados.

Habiendo costeadado toda la noche del sábado 21 la isla de Ticao, dos horas después del amanecer fondeamos en el puerto de San Jacinto, frente a Sorsogon. Aquí el domingo 22 se presentó el alcalde mayor de Albay, trayendo veinte puercos, quinientas gallinas y muchas frutas como regalo para el general. El lunes 23 llegó el champán desde Marinduque cargado con víveres que los padres jesuitas de aquella parroquia enviaban a los padres Juan Irigoyen,¹¹ Antonio Borgia¹² y Pedro Antonio Martínez, que viajaban con nosotros hacia la Nueva España: uno de ellos para quedarse allí y los otros para ir a Roma al servicio de la misión.

Habiéndose vuelto el viento muy favorable para pasar la bahía de Ticao, el martes 24 levamos anclas a temprana hora y, habiendo hecho unas pocas leguas a causa de la corriente, debimos de fondear en ella. De inmediato se presentó un padre agustino descalzo de aquella parroquia para proveernos de fruta.

Después de comer bajé a tierra para lavarme; allí me dijeron que el pueblo estaba detrás, cerca de la playa, pero que bruscamente el piloto de un navío lo había quemado y los indios se habían retirado una media legua tierra adentro en el bosque. Había cerca de treinta casas de madera cubiertas de nipa;¹³ la iglesia y la estancia de los padres misioneros eran del mismo material. Sin embargo, los misioneros pasan la mayor parte del año en Masbate, porque los indios se van al monte para cultivar sus camotes y gavas,¹⁴ y solamente bajan al pueblo con ocasión de las visitas de los padres misioneros.

El miércoles 25, día dedicado a Santiago, lo pasamos anclados ya que el tiempo fue adverso; el navío necesitaba un buen viento de mediodía para salir del Estrecho y ganar contra el ímpetu de la corriente.

El jueves 26 se hizo recuento de las personas a bordo para averiguar si había alguien embarcado sin licencia. Ésta se paga a veinte pesos de a ocho a la Caja Real. Se dejaron en tierra dieciséis personas que no la tenían, quedando en el barco sólo doscientas.

El viernes 27 fueron traídas al navío quinientas bombonas de caña llenas de agua (que el alcalde mandó tallar por orden del general), de ocho palmos de largo y anchas como el muslo de un hombre. El mismo día comenzó a soplar un viento

10 Tavón o pavón de las Filipinas: ave galliforme de la familia de los megapódidos originaria de Oceanía.

11 Juan de Irigoyen, sacerdote nacido en Pamplona el 11 de abril de 1646, ingresó en la Compañía el 19 de marzo de 1662. Llegó a Filipinas en 1665, realizando su profesión el 15 de agosto de 1679. Murió en Mónaco el 13 de octubre de 1699.

12 Antonio Borja, sacerdote nacido en Valencia el 30 de junio de 1650, ingresó en la Compañía de Jesús el 13 de septiembre de 1668. Fue enviado a Filipinas en 1679, muriendo el 27 de enero de 1711.

13 Nipa: palmera propia de los manglares de los océanos Pacífico e Índico.

14 Guayabas

de vendaval fresco y decidimos levar anclas para partir; sin embargo, tuvimos que fondear nuevamente, habiendo desacuerdo entre los dos ayudantes y el piloto mayor, quien estimaba que el viento no era suficiente.

El sábado 28 el viento septentrional nos impidió zarpar. Era verdaderamente una maravilla ver el navío como un vergel flotante por la cantidad y variedad de frutas y verduras (junto con cerdos y pollos) traídas de tierras cercanas en unas caracoas o barcas cosidas con cañas de India y que usan como vela una estera de forma piramidal, apoyada en dos palos, con largas cañas a sus lados para que no se vuelquen.

El domingo 29 continuó el mismo viento. A la noche siguiente llegó la calma, que siguió durante todo el lunes 30; el martes, último de mes, volvió la tramontana contraria. El miércoles, primero de agosto, algunos barcos procedentes de Bagatao nos dieron noticia de la llegada a salvo del galeón *Rosario* desde la Nueva España con el real situado. Por temor al Embocadero, había fondeado en el puerto de Palapa, en la isla de Samar, donde había descargado el dinero para luego dirigirse a Manila. Algunos barcos lo habían remolcado hasta la costa más cercana de aquella isla porque, una vez entrado en el puerto de las Filipinas, le está prohibido al galeón partir de él sin nueva orden. El viento contrario no cesó el jueves 2. El viernes 3, cuando se hizo algo más favorable zarpamos, pero de nuevo el viento se tornó contrario y nos obligó a volver a puerto; aquí el sábado 4 se celebró la fiesta de santo Domingo con misa cantada.

El domingo 5 la tramontana se volvió tan fuerte que debimos echar otra ancla. El lunes 6 el tiempo siguió igual. Pasamos las aburridas horas del día viendo las peleas de gallos, de los que el navío estaba repleto; esto no me hacía mucha gracia porque de esa manera no se comía otra carne que la de gallo. El martes 7 se mandó el champán¹⁵ a proveerse del agua que ya se había consumido.

El miércoles 8 el ayudante del piloto discutió con un pasajero que llevaba a su cargo porque se lamentaba de la escasez de la comida; éste le dio un golpe en la boca y después lo persiguió con un cuchillo. Queriendo recabar información, el general quiso que yo le asistiera. Finalmente, el castigo no fue más que encadenar los pies a ambos hombres por unas pocas horas.

Pasada la medianoche, el jueves 9 empezó a soplar un fuerte siroco que convenció a los pilotos para partir hacia el mediodía, ya que no es posible salir del Embocadero, siempre con impetuosas corrientes, sin un viento tan fuerte que permita vencerlas. Este Embocadero tiene dieciocho leguas de largo y cuatro, cinco o hasta seis leguas de ancho en algunos puntos. Está cerrado casi como un patio: a un lado están la costa de la isla de Manila, las islas de Burias, Ticao y Masbate, los seis islotes despoblados de los Naranjos, la fértil isla de Capul (que los indios llaman de Ava), las Alupores y finalmente la costa occidental de Palapa; al otro lado

15 Champán: embarcación grande y de fondo plano empleada en Asia generalmente para navegar por los ríos.

están la isla de Maripipi (habitada por los talaxos), Tagapola, Mongol, Kamanda y Limbanquayan. Todas ellas, por cualquier lado que se quiera salir, dificultan muchísimo el paso para ir hacia América.

Capítulo tercero

Navegación hasta las islas Marianas

Animados los pilotos, como decía, por la continuidad de un fuerte siroco, todos estuvieron de acuerdo en salir del Estrecho; hacia el mediodía, siendo la corriente favorable, levaron anclas. Y soltando las velas al viento antes de la puesta del sol, el galeón llegó cerca de la boca del mismo Estrecho. Ésta estaba formada por la punta de Malpal, en el mediodía de la isla de Capul, por el pequeño islote de Kalentan (donde hay algunos bancos de arena, cerca de la punta de Ticlin) y el lado septentrional de la isla de Manila, distantes dos leguas entre sí. Se sabe que entre Kalentan y Ticlin, al paso del galeón, queda una profundidad de un cuarto de legua, pero los pilotos no se atreven a tal angustia, como tampoco lo hacen entre las islas de Naranjos y entre Capul y Samar. Mientras estábamos saliendo y la luna apareciendo en el horizonte, sobrevinieron unas lluvias tempestuosas que se sumaron a la corriente adversa; y aunque soplaba un fuerte viento favorable, el galeón no pudo dar un paso adelante, más bien retrocedió, exponiéndonos a graves peligros durante toda la noche. Me asombraba y temblaba al mismo tiempo al ver el mar moviéndose como agua que hierve sobre un violento fuego; y sentía a cuantos navíos el ímpetu de la corriente contraria había hecho girar muchas veces, aunque se tuviese el control del timonel, hundiéndolos finalmente. El viernes 10, festividad de san Lorenzo mártir, volvió la corriente favorable y antes del mediodía pudimos salir del Estrecho. Primeramente dejamos a nuestra izquierda, cerca de la isla de Manila, el monte de Bulusan (donde está el volcán de Albay), y el escollo de San Bernardino, situado a 13 grados de elevación. Al ponerse el sol nos encontramos a la derecha el cabo del Espíritu Santo, que es la punta más oriental de la costa de Palapa y la primera que encuentran los galeones, como he dicho, viniendo de la Nueva España. Está situado a 12 grados y 30 minutos de latitud.

Salidos a mar abierto con alegría y júbilo general, no debiendo volver a bajar las anclas hasta la Nueva España, pusimos las amarras bajo cubierta y abandonamos el bote para que no estorbase; en caso de necesidad, llevábamos otro en cuarteles (como dicen los españoles), es decir, labrado y descompuesto.

Durante la noche continuó el mismo fuerte lebeche, por lo que la magnitud de las olas y los desiguales movimientos del navío hicieron tener náusea a muchos.

El sábado 11 se mantuvo el mismo lebeche y, observado el sol, vimos que estábamos a 14 grados de latitud. Cuando se va desde Nueva España a las islas, se navega siempre sobre el paralelo 13 grados de manera continua. Dado que

Acapulco está a 17 grados, hay que bajar hasta los 13 y luego proseguir siempre en línea recta y con viento en popa. El viaje, por tanto, es tranquilo y el mar calmo (por eso los españoles lo llamaron Pacífico), como si se fuera por un canal, sin ninguna alteración por las olas. De esta manera se puede llegar a las islas Marianas en sesenta o a lo sumo sesenta y cinco días, y de allí a Filipinas en quince o veinte días. Al contrario, navegando desde Filipinas a Nueva España, el viaje es muy difícil: más que inquieto, el mar está endemoniado. Para proceder sin volver atrás (como sucede a menudo), es necesario navegar ganando altura, yendo hacia el septentrión hasta los 40 ó 41 grados, a veces llegando a costear y ver Japón. Luego, para proseguir en camino, hay que ir descendiendo de latitud hasta encontrarse con las señas (son las hierbas que, por centenares de leguas, flotan en el Mar de California) y con los vientos habituales que son menos contrarios. El piloto propuso pasar las islas de los Ladrones a una latitud de 19 grados y 20 minutos (cuando comúnmente se pasan entre los 20 y 25 grados), pensando que así podría ganar más altura, itinerario que ya había sido exitoso en años anteriores. Así pues, la proa se orientó al greco-levante.

El domingo 12 el viento fresco que había durado toda la noche finalmente cesó y quedamos en calma. Observando el sol, vimos que estábamos a 14 grados y 13 minutos. Aquel día los marineros se dividieron los paños que el rey les da para defenderse del frío. El lunes día 13 fue igualmente calmo, y la latitud de 14 grados y 20 minutos.

El martes 14 sopló el mistral y nos movimos hacia el levante cuarta al greco. Se observó el sol a 14 grados y 34 minutos. Con el mismo viento, el miércoles 15 se puso la proa hacia greco, observando el sol a 14 grados y 45 minutos. El jueves 16 fuimos en calma, pero la corriente nos hizo avanzar mucho más, encontrándonos a una altura de 14 grados y 53 minutos.

El viernes 17 un viento muy liviano hizo girar ligeramente toda la brújula, dejándonos en la misma latitud. El sábado 18 navegamos hacia greco-levante con un poco de viento de mistral-tramontana, y se observó el sol a 15 grados y un minuto. Como quedaba poca agua y restaba mucho camino, se empezaron a distribuir raciones más pequeñas. Durante la noche sopló un viento de poniente-maestro que nos hizo poner la proa hacia levante. Así navegamos todo el domingo 19 a una latitud de 15 grados y 24 minutos, e igualmente hicimos el lunes 20 a una altura de 15 grados y 34 minutos. Durante la noche sobrevino una tempestad tan fuerte que nos mantuvo a todos en vela, como el martes 21, navegando todo el día saltando y brincando las olas. Aquel día también tuvimos un poco de lluvia que muchos se apresuraron a recoger con avidez. El sol estaba a 16 grados y 16 minutos y empezó a soplar un viento de poniente-lebeche que continuó a lo largo del miércoles 22. Con la proa hacia levante cuarta a greco se observó el sol a 16 grados y 26 minutos. El jueves 23 navegamos a levante con viento de mistral, alcanzando una latitud de 16 grados y 44 minutos. El viernes 24 el viento se volvió de tramontana, por lo que se navegó a levante cuarta a greco, siendo la latitud de 16

grados y 46 minutos. El sábado 25 sopló el lebeche y la proa se dirigió a greco cuarta a levante sin cambiar de latitud.

El domingo 26 llegó un viento de poniente-lebeche pero mantuvimos la proa hacia la misma dirección; se observó una altura de 17 grados y un minuto. Manteniéndose el mismo viento, se hizo lo mismo el lunes 27, observando el sol a 17 grados y 15 minutos. El martes 28, aunque la calma fue absoluta, logramos los 17 grados y 18 minutos.

El miércoles 29, aunque sopló un viento de mediodía, no logramos avanzar mucho; el sol estaba a 17 grados y 34 minutos de latitud.

El jueves 30 sopló un viento de gregal-levante y navegamos con la proa hacia tramontana. No se pudo observar el sol. El viernes, último de mes, el poniente-lebeche cambió en poniente-maestro; aquel día tampoco se pudo medir la latitud. Al anochecer llegó una gran lluvia y todos los sedientos marineros, desnudos, se pusieron a recoger el agua con lo que tenían; en pocas horas habían rellenado todos los jarros vacíos. El temporal continuó toda la noche, no pudiendo recoger más agua al no tener dónde almacenarla; con agua tan abundante se hicieron todos la morisqueta.¹⁶

El sábado primero de septiembre navegamos hacia el oriente cuarta a greco con viento de lebeche, y se observó que teníamos el sol a una latitud de 18 grados y 50 minutos. El domingo 2, antes del amanecer, el viento se volvió en un levante fuerte, terrible fortuna, pues no pudimos ni celebrar misa ni observar el sol. Los pilotos además se vieron obligados a bajar los dos mástiles superiores, el de gavia y el de trinquete, temiendo que se rompieran y que perdiéramos así la esperanza de terminar el viaje; tales accidentes ya habían ocurrido otras veces. Era tan grande el peligro que corríamos, que estuvimos vigilantes noche y día. Las olas nos arriaban muchísima agua sobre el galeón y de cuando en cuando nos daban terribles sacudidas. Entretanto se puso la vela mayor a la capa y, siendo expuesta la imagen de san Francisco Javier, el general le hizo al santo un voto del mismo valor que la vela, estimada en doscientos pesos. Píamente se encomendó a su intercesión la protección de la vela y el fin de la tempestad: tres horas antes del amanecer el viento se volvió favorable.

El lunes 3, volviendo el viento de mistral, pudimos levantar los mástiles y seguir navegando hacia el greco-levante. Aquel día pescamos la primera cachorrita¹⁷ (especie de pez llamado así por los españoles) y la subastamos según la costumbre observada otras veces. El general ofreció hasta 60 pesos de a ocho para hacer una ofrenda a la Madre Santísima de la Concepción, pero cuatro marineros añadieron 5 pesos más y se adjudicaron el pescado. Luego se pescaron sobre unas veinte cachorritas y bonitos, peces sangrientos de la familia de las caballas. Al

¹⁶ Morisqueta: arroz cocido con agua y sin sal.

¹⁷ En el original *cacciorrette*. Los esciliorrínidos son conocidos vulgarmente como pintarrijas, lijás o peces gato.

anochecer volvió el temporal con lluvia. Tanta era el agua que caía, que fue necesario sacar a los marineros de bajo cubierta a golpes de palo. Esto impidió observar el sol, incluso al día siguiente, martes 4, cuando proseguimos con el mismo viento.

El miércoles 5 comenzó soplando el viento de lebeche; luego se volvió mediodía-lebeche. Navegamos durante todo el día y observamos el sol a 19 grados y 33 minutos de latitud. El jueves 6, al amanecer, vimos cuatro de las islas de las Marianas, pero el viento contrario impidió al piloto pasarlas a los 19 grados y 20 minutos como había decidido. Más allá, hacia el mediodía, se veía a lo lejos la isla más grande cuya forma semejaba una larga silla de caballo.¹⁸ En aquella misma dirección se veía una segunda isla, llamada en los mapas Griga¹⁹: era un volcán agudo y redondo que echaba humo de la cima. Dijeron que tenía tres leguas de longitud y que en sus faldas, hacia el mediodía, estaba habitado. El contraatast del galeón añadió que pasó por allí durante otro viaje y que sus habitantes salieron en unas barcas para ofrecerles pescado, cocos, buyo²⁰ y unos melones buenísimos. Sin embargo, desde que un temerario pasajero maltrató a uno de los pobladores con un golpe de lanza, éstos no volvieron a acoger nuevamente al galeón.

Capítulo cuarto

Descubrimiento y conquista de las islas Marianas

Estas islas antiguamente fueron llamadas *de las Velas*. Luego los españoles las llamaron *de los Ladrones*,²¹ porque yendo y viniendo de Nueva España a Filipinas solían desembarcar allí y los habitantes les robaban todo lo que podían, refugiándose después en los montes. En enero de 1565, Miguel López de Legazpi, al mando de cuatro navíos y una fragata, tomó posesión de las islas en nombre del rey Felipe Segundo, yendo a la conquista de las Filipinas. Pese a ello, esta posesión quedó sólo en meras palabras, pues no se estableció un presidio ni se construyó una fortaleza; ni siquiera se enviaron misioneros para inducir a los habitantes a abrazar nuestra santa fe, quizás porque se consideraba casi imposible hablar de religión a hombres que evitaban cualquier forma de comunicación con los españoles, huyendo al interior de sus bosques más impenetrables.

18 Muy probablemente se refiera a la isla de Pagan.

19 Griga es la isla de Agrihan, también llamada Agrigán, un estratovolcán que forma una de las islas Marianas del Norte.

20 Buyo es el nombre popular con el que se conoce a la *Areca catechu*, palmera de la que se obtiene la nuez de areca, muy difundida en Asia y el Pacífico por sus propiedades estimulantes.

21 Desde el descubrimiento de Magallanes en 1521, las islas se conocieron indistintamente como de los Ladrones o de las Velas Latinas. Se llamaron Marianas a partir de 1668 en honor de la reina Mariana de Austria, viuda de Felipe IV y regente como madre de Carlos II.

En tiempos pasados, los padres de la Compañía, yendo y viniendo de las Filipinas para sus misiones, viendo a esa pobre gente abandonada e inmersa en las tinieblas de la idolatría, propusieron con gran celo religioso a la majestad de la reina madre (que entonces gobernaba por ser el rey menor de edad) el cultivo de aquella viña silvestre, sin salvación en la gentilidad, por medio de la fundación de una misión de la misma Compañía, convenciéndola de que se podía cosechar el fruto de la buena semilla del evangelio. Piadosamente concedió la reina aquella demanda. Así, habiendo recibido las pertinentes órdenes de la corte, el gobernador de Manila armó las naves y los soldados precisos para la conquista de las islas. Los acompañaron también los padres, cuya presencia fue estimada necesaria. En poco tiempo los españoles se adueñaron de la isla Iguana, situada a 13 grados en la parte septentrional, y de la de Sarpana.²² Prosiguiendo su empresa de conquista, encontraron poca o ninguna resistencia hasta subyugar todas las islas entre los 13 y los 20 grados, donde está el volcán.

Los padres misioneros tuvieron diferente fortuna porque, habiéndose arriesgado a andar solos por las islas para predicar, fueron maltratados; en concreto, el padre Morales fue herido en una pierna con una lanza en un lugar cercano al volcán. Allí, igualmente, hace ahora 29 años, recibió la corona del martirio también el padre San Vitores²³ por haber bautizado a una joven sin el consentimiento de su padre. Hasta el día de hoy, contando todos, han sido asesinados hasta diez misioneros. Por esta razón, los padres se han retirado a las islas de Iguana y Sarpana bajo la protección de los presidios reales.

En los ciento setenta y siete años que los españoles han hecho esta travesía, pasando por diferentes bocas, han aprendido que esta es una cadena de islas que va de mediodía a tramontana; es decir, una línea que asciende desde enfrente de Nueva Guinea hasta cerca de Japón, hacia los 36 grados. Los nombres puestos a todas las islas descubiertas en este espacio son los siguientes: Iguana, que está a 13 grados; Zarpana, a 14 grados; Buena Vista, a 15 grados; Saipán, a 15 grados y 40 minutos; Anatahán, a 17 grados y 20 minutos; Sariguán, a 17 grados y 25 minutos; Guguán, a 18 grados; Alamagán, a 18 grados y 18 minutos; Pagán, a 18 grados y 40 minutos; el volcán de Griga, a 19 grados y 33 minutos; Tinian y Maug, a 20 grados y 45 minutos, y Urracas, a 20 grados y 55 minutos. Los otros tres volcanes están el primero a 23 grados y 30 minutos, el segundo a 24 grados y el tercero a 25 grados. La isla de Patos está a 25 grados y 30 minutos; la Desconocida, a 25 grados y 50 minutos; Malabrigo, a 27 grados, 40 minutos; la Guadalupe, a 28 grados, 10 minutos y las tres islas de Tecla, descubiertas el 23 de diciembre de

22 Sarpana, Zarpana o Santa Ana, hoy Saypán.

23 El Padre Diego Luis de San Vitores (n. Burgos, 1624 – m. Agaña, Islas Marianas, 1672). Tras trabajar en Filipinas como misionero y prefecto de estudios (1662-1667), se desplaza a las Marianas con cinco compañeros para fundar la misión jesuita a partir del 16 de julio de 1668 en la isla de Guam. Sus compañeros fueron Tomás Cardeñoso, Pedro de Casanova, Luis de Medina, Luis de Morales (heridos ambos en agosto de 1669) y el escolar Lorenzo Bustillo.

1664 por el galeón *San José*, van desde los 34 hasta los 36 grados. Hay otras islas por descubrir desde los 13 grados hacia la línea y la Nueva Guinea.

Existe también otra cadena de islas que comienza en la Línea,²⁴ a 300 leguas lejos del Callao, y se extiende hacia poniente hasta no se sabe dónde. Las más conocidas están deshabitadas y tampoco tienen animales cuadrúpedos. Según me han referido quienes han estado allí, sólo se encuentran unos pájaros muy fáciles de cazar que, al no espantarse por la presencia humana, basta golpearles con un palo. En estas islas se paran a calafatear sus naves los corsarios que pasan por el estrecho de Magallanes a la Mar del Sur. Las islas son llamadas de los Galápagos²⁵ por la cantidad de estos animales, parecidos a las tortugas grandes, que allí se encuentran.

La isla principal de las Marianas es Iguana, por eso allí se decidió construir un fuerte castillo; actualmente está guardado por un presidio de ochenta o noventa soldados. La segunda más grande es Zarpana y tiene presidio, aunque el gobernador habita en Umata; ambas islas son playas e impiden a los navíos acercarse a más de tres leguas de tierra. En Agaña hay dos colegios, uno para niños y el otro para indias vírgenes: los gobiernan e instruyen doce padres de la Compañía y son mantenidos por el rey con una asignación anual de tres mil pesos de a ocho, además de lo que suministra para el sustento de los padres. Para mantener estas islas, su majestad gasta generosamente 34.000 pesos de a ocho al año; de los que son 3.000 pesos para el sueldo del gobernador y lo que resta para el sargento mayor, los cien soldados de presidio y para el mantenimiento de los padres jesuitas y de los referidos colegios. El dinero, junto con la ropa para vestir a la milicia, llega a Manila desde la Nueva España con el situado real. Se mantiene además una pequeña nave para enviar a las islas todo lo que se necesita. Las casas de los padres de la Compañía están hechas de barro, ya que no se da otro material en las islas. Las de los indios son cabañas cubiertas con maderas u hojas de nipa con forma de cueva. La isla tiene un perímetro de diez leguas y dista seis de la de Zarpana. Esta última es menos grande; allí los padres jesuitas no tienen casa, pero la asisten cuando es necesario. Allí se encuentra un pequeño presidio de soldados que sirve para frenar a aquella gente bárbara.

Capítulo quinto

Hechura, religión, frutas, clima y maravillosas barcas de las islas Marianas

Los habitantes de las Marianas son de estatura gigantesca, corpulentos y de gran fuerza. En ocasiones, echándose a las espaldas pesos de hasta 500 libras, van como si no fuera nada. Son también expertos nadadores, capaces de correr bajo el

²⁴ El Ecuador.

²⁵ Las islas Galápagos fueron descubiertas por azar, el 10 de marzo de 1535, por el dominico fray Tomás de Berlanga, obispo de Panamá.

agua hasta atrapar los peces; casi todos ellos saben hacerlo. Antes de la llegada de los españoles, vivían en el monte, errantes y desnudos, bajo un jefe o principal. No conocían ni el fuego ni el uso del hierro; comían pescado crudo (y algunos podridos), cocos y raíces. Aunque tenían cantidad de cocos para hacer vino y aceite, bebían sólo agua pura. No hay entre ellos ni nunca hubo ningún contrato de venta, sino sólo permutación; por muchos pesos de a ocho que los españoles pudieran llevar, no encontrarían ninguno dispuesto a darles a cambio un coco o una gallina, y se morirían de hambre los españoles si no les dieran a cambio telas, paños y otras cosas que los indios necesitan.

En todas las islas descubiertas hasta ahora no se ha encontrado ningún vestigio de religión, según me refirieron varios padres misioneros que allí vivieron por largo tiempo, tan sólo una gran veneración a sus antepasados (y no por amor, sino por temor), conservando sus calaveras en las casas e invocándolos ante la necesidad. Dicho comportamiento hace entender que tienen alguna recta opinión sobre la inmortalidad de las almas y sobre algún lugar de morada desde el cual puedan intervenir para dar ayuda o hacer daño. Su lengua es diferente de la de Filipinas. Usan como armas lanzas con puntas, hechas con huesos humanos o con piedras puntiagudas.

Si bien en estas islas los árboles no son tan grandes y espesos como en las Filipinas, el terreno es óptimo para producir todo lo que los habitantes necesitan. En el pasado no había nada más que frutas del país y muchas gallinas; pero con la llegada de los padres jesuitas y de los soldados se introdujo el arroz, las legumbres y otros cultivos desde Filipinas, y animales como caballos, vacas y cerdos que han seguido multiplicándose en los montes. No había ni siquiera ratas pero, con el paso continuo de navíos, ahora hay bastantes. En las islas no se da ningún animal venenoso.

El maravilloso y singular fruto de la isla es la rima,²⁶ que proporciona a los habitantes un pan muy nutritivo. La planta es espesa y frondosa; el fruto es como la cabeza de un hombre, del color del dátil, pero espinoso como la giacca de Goa²⁷ y con un pequeño hueso en el medio que es como una nuez blanca. Una vez cocido y rostizado sirve como pan y se conserva cuatro o seis meses. El sabor es como el higo de Indias o el plátano. Además de ello, en los montes abundan las palmeras de coco.

El duc-duc es un árbol parecido a la rima, por fuera su fruto es verde y se parece a una pera alargada. La pulpa interior es blanca y suave, y está pegada a unos quince huesos que, asados, saben a castaña, como los de la giacca. Igualmente, como alimento común se consumen muchos tipos de raíces, tales como ubis, gavas, camotes y otras. Las aguas también son óptimas.

²⁶ La rima o árbol del pan es el nombre con el que se conoce a una gran variedad de árboles distribuidos por Asia y el Pacífico, muy apreciados por su fruto comestible, de sabor parecido al pan, y por su madera empleada en la construcción de canoas.

²⁷ Nuez de cajú.

El aire es mejor y más templado que el de Manila, y eso que la isla está en el mismo paralelo que Iguana y Zarpana.

Extravagantísimas son las pequeñas embarcaciones de estas islas, ya sea por su estructura o por su velocidad. Están hechas con dos troncos de árbol encurvados, excavados y cosidos entre sí con bejuco o caña de India. Tienen de largo entre cinco y seis brazos, y como la anchura no excede los cuatro palmos pueden volcarse muy fácilmente. Para mantenerlas en equilibrio, a sus lados se les añaden otras piezas de madera sólida.

En cuanto a los pasajeros, como apenas tiene capacidad para tres marineros indios, éstos se acomodan sobre una tabla que se extiende sobre el agua a ambos lados de la embarcación y así pueden hacer el trayecto. De los tres marineros, uno está siempre en el medio achicando el agua que irremediablemente entra por arriba y por las junturas de la barca. Los otros dos deben de moverla y regirla, ubicándose en las dos extremidades. La vela es como la que nosotros llamamos latina, hecha de estera y tan larga como la propia barca; por ello evitan cuanto pueden el viento de popa, pues haría volcar la embarcación fácilmente. En cuanto a la velocidad, no hay ninguna suerte de barca que pueda igualarla: puede superar las diez y doce millas italianas a la hora. Para volver atrás no hay que girar la proa, tan sólo la vela. De esta manera, lo que era popa se vuelve proa, y con ella el marinero que estaba en la proa se vuelve timonel y viceversa. Si hay que acomodar la barca, la carga y los pasajeros se ponen sobre la misma vela; y si el barco se vuelca, se endereza enseguida: prácticas extravagantes que siempre dejan a los españoles incrédulos, aunque las vean continuamente. Pese a que estas barcas son aptas sólo para trayectos breves, en cierta ocasión hubo urgente necesidad y dos de ellas fueron enviadas desde Iguana hasta Filipinas, atravesando un golfo de 900 millas italianas, perdiéndose solamente una de ellas. Para que el lector pueda comprender mejor su estructura he hecho entallar un dibujo.²⁸

Capítulo sexto

Larguísima y espantosa navegación hasta el puerto de Acapulco

El viernes 7, con viento de levante, se navegó hacia greco-tramontana sin observarse el sol. El sábado 8, soplando el siroco, se puso la proa a greco-levante; el sol se observó a la altura de 21 grados.

El domingo 9, con viento siroco-levante, navegamos a greco, y se observó que el sol tenía la elevación de 21 grados y 40 minutos. El lunes 10 por la mañana, estando con el mismo viento y sobre la misma línea, no se pudo observar el sol;

²⁸ Adjunto a este capítulo, el autor inserta el grabado “Barca dell’Isole Mariane” reproducido en este dossier.

al ocaso estaba a 22 grados. Aquel día se vio el cielo de color violáceo, con las nubes verdes, cosa que los padres de la Compañía y yo, por no haberla visto jamás en ningún tiempo y lugar, la estimamos como un prodigio. El piloto mayor dio comienzo a su novena para amparar en la Madre Santísima nuestro buen viaje, y por la noche hubo comida, bailes y pasatiempos, los pocos que permite la angosta cárcel de un navío.

El martes 11 se estuvo en calma y se observó el sol a la altura de 22 grados y 10 minutos. Navegamos el miércoles 12 con el mismo siroco-levante hacia greco, y se encontró la latitud solar a 22 grados y 37 minutos. Es bueno dar aquí constancia al curioso lector que, en este largo viaje, se observa una extraña variación de la brújula que ni matemáticos ni pilotos han sabido razonar en un siglo y ochenta años de navegación por esta ruta. La variación comienza en cabo de San Bernardino, en 12 y 13 grados, aumentando imperceptiblemente hasta la mitad del camino, en 18 y 20 grados, en el transcurso de mil leguas o más. Luego empieza a disminuir hasta el Cabo Mendocino, donde se observa a 2 grados. En algunos puntos esta variación va hacia greco y en otros hacia mistral, en algunas partes es más y en otras menos, lo que la hace aún más difícil de explicar. Ciertamente el fenómeno no puede atribuirse a piedras imantadas, ya que las islas están lejísimos, quizás mil leguas. Los pilotos perciben esta variación cuando el sol está tramontando porque, señalando el verdadero punto occidental, se ve, pues, si corresponde bien la tramontana y los otros dos vientos cardinales.²⁹

El jueves 13 se navegó a greco con viento de siroco y se observó la altura polar de 23 grados y 30 minutos y, por tanto, de haber pasado de la zona tórrida a la templada. Durante la noche hubo una gran tempestad y al día siguiente, viernes 14, navegamos con greco-levante hacia tramontana. Tenía el sol la altura de 24 grados y 12 minutos. La mañana del sábado 15, soplando gregal-levante, se siguió navegando con la proa a tramontana. Hacia el mediodía, el viento se reforzó en tal manera que el piloto se vio obligado a mantener a la capa la vela mayor; a las tres de la madrugada el viento contrario se desvió a greco. Durante el día se pescaron tal cantidad de cachorritas que los marineros, asqueados, las tiraban por el galeón o las daban a todo aquel que las pidiera. Ávidamente los peces tragaban el anzuelo, engañados por un pez volador hecho con trapos que, navegando a toda vela, apenas podía distinguirse de uno verdadero.

El domingo 16, una vez celebrada la misa, empezó a soplar el siroco y se navegó a greco cuarta a levante; el sol tenía de elevación 25 grados y 5 minutos.

El lunes 17, con viento ostro-siroco, se puso la proa hacia greco-levante. El martes 18 se siguió el mismo rumbo aunque soplaban el lebeche. Tuvimos el mismo disgusto que el día anterior al no poder observar la altura del Polo. Se pesca-

29 Esta anomalía fue explicada a mediados del siglo XX con la localización de un estrato volcánico, con importante carga magnética, sobre la plataforma oceánica entre las Marianas, Cocos, Palaos y Hawái.

ron cuatro tiburones; a uno de ellos se le abrió el vientre y se encontraron siete tiburoncitos vivos. Esto fue motivo de disputa entre los padres jesuitas, el agustino y el dominico acerca de si este pez paría o no. Algunos estúpidamente afirmaron que la madre había tragado a las crías (para después vomitarlas) con el fin de salvarles la vida; y que los peces ponían los huevos y, antes de que eclosionasen, los conservaban en la abertura debajo de los maxilares, como se dice que hacen las truchas. Sin embargo, según me han dicho muchas personas expertas de cosas de la mar, la opinión más común y verosímil es que todos los peces paren al pececito cuando ya ha salido del huevo, por ello, dentro de los tiburones, pueden encontrarse huevos junto a tiburoncitos. A este propósito me refirió el ya mencionado Juan Zavaleta Vizcaíno³⁰ (quien ha pasado muchos años cazando ballenas en los mares septentrionales de Europa), que en el vientre de la ballena varias veces había encontrado ballenitas. Aquel mismo día cayó una gran lluvia y los marineros, todos desnudos, se pusieron a recoger el agua, llenando todos los jarros vacíos; de aquel modo, tras dos meses y medio de viaje, en vez de comenzar a disminuir, la cantidad de agua para beber se hizo mayor.

El miércoles 19, con viento de levante, se puso la proa a greco-tramontana. Se observó el sol en una latitud de 25 grados y 50 minutos. Tuvimos algún pasatiempo con los tiburones que habíamos pescado. Como ninguno de los pasajeros quería comérselos, uno de los grandes fue puesto en libertad con una tabla atada a la cola; fue una gran diversión verlo nadar sin poderse bajar al fondo. También se ataron por la cola a dos tiburones entre sí, siendo uno de ellos cegado: al soltarlos al mar, el ciego, pensando que lo estaban cazando, oponía resistencia al otro que quería tirarlo hacia abajo. El jueves 20 estuvimos en calma hasta el mediodía; luego se levantó un poco de viento de siroco que nos hizo llevar la proa a greco-levante. Se observó la altura del sol a 26 grados. El viernes 21, con viento de lebeche, se continuó el mismo rumbo. Como el galeón iba muy veloz, se pescaron cantidad de cachorritas con el mismo engaño del pez volador hecho con trapos que las presas trataban de alcanzar, quedando atrapadas en el anzuelo escondido. La misma noche, los dos pilotos ayudantes comenzaron su novena con muchas velas y linternitas. Endulzaron las bocas de los asistentes con peras azucaradas y otras cosas dulces; siguieron bailes y comedias improvisadas, actuaciones y recitados.

El sábado 22 sopló el mediodía, por lo que navegamos a greco cuarta a levante. Por la variación de la brújula se observó el sol a 27 grados. El domingo 23, con viento de siroco, se avanzó con la proa en el mismo sentido. El sol tenía de elevación 27 grados y 30 minutos. En la misma guisa se navegó el lunes 24 y se observó al sol, teniendo de latitud 28 grados y 12 minutos. El martes 25, habiéndose reforzado en siroco-mediodía, navegamos al greco-levante. Se observó el sol a 29 grados y 3 minutos. Por la noche se navegó con mucha prudencia para evitar dos pequeños escollos que estaban a una altura de 30 grados. El miércoles 26 reinó el

30 En el original: Gio Savaleta Biscayno.

viento de mediodía y navegamos bien con la proa a greco para ganar mayor altura. Se midió la latitud del sol a 29 grados y 58 minutos. Viéndome el comandante del navío escribir todo esto en mi librito, comenzó a burlarse de mí, por lo que le tiré un sombrero a la cara. De no haber sido retenido, le hubiese roto la cabeza con un palo.

El jueves 27 cayó una buena lluvia y un viento contrario de levante hizo ir al galeón hacia tramontana cuarta a greco; así nos encontramos a una altura de 30 grados y 30 minutos. El viernes 28 se navegó igualmente a greco y se observó la latitud de 30 grados y 49 minutos a causa de la variación de la brújula una cuarta por mistral. El sábado 29 se celebró la fiesta de San Miguel, ya que tal nombre tenía el general del galeón: se ofreció algo de comer y fue representada una comedia. El viento fue de siroco y se tuvo la proa a greco cuarta a levante. El sol se observó a la altura de 31 grados y 58 minutos.

El domingo 30 el sol estaba a 31 grados y 58 minutos, por lo que creímos estar a la altura de cierta isla imaginaria llamada Rica de Oro, puesta en los mapas a la altura de 32 grados menos algunos minutos, pero que, por lo que se sabe, nadie la ha visto nunca. Hasta el mediodía navegamos hacia greco cuarta a levante con viento de siroco. Luego llegó la calma hasta la medianoche, cuando empezó a soplar un viento de siroco-levante y se navegó a greco. La misma noche el maestro del galeón comenzó su novena con bailes y comida.

El lunes 1 de octubre, continuando el mismo siroco-levante, se navegó hacia greco cuarta a levante. Al mediodía se observó el sol a una latitud de 32 grados y 28 minutos. Luego sopló el siroco (lo que, como siempre, con el galeón veloz nos permitió pescar muchas cachorritas y albacoras³¹); por la tarde bufó un viento tan fuerte de mediodía que, a la noche, el piloto fue obligado a bajar los dos mástiles superiores y la verga de la vela mayor. A causa de aquel mismo viento de mediodía, el martes 2 sobrevino un gran temporal que, golpeando continuamente, sólo permitió navegar con el trinquete y cebadera; las olas abatían tan fuertes y con tanta violencia el timón que rompieron el pinzote.³² Se observó el sol a 33 grados y 20 minutos. Más tarde, el viento cambió en mistral, pero no mitigó la furia del temporal, todo lo contrario, siguió aumentando; el navío subía sobre altísimos montes de agua, precipitándose después en profundísimos y espeluznantes valles. Las aguas pasaban de un lado a otro por encima del galeón y no se pudo encender fuego, lo que nos obligó a comer frío y, por consiguiente, a no poder calentar chocolate. Era imposible estar firme en un lugar, fuese sentado o de pie, ya que las olas nos hacían saltar como una pelota, chocando con las cajas u otras cosas. Hacia la medianoche cayeron con violencia sobre mi cama dos varillas de cañón que por poco me dan en la cabeza y me matan.

31 En el original *albacore*. El atún de aleta amarilla o rabil se encuentra en las aguas de mares tropicales y subtropicales de todo el mundo.

32 Pinzote: palanca que se introducía en la cabeza del timón y se empleaba para moverlo.

El miércoles 3, continuando el mismo viento, no cambió la fortuna; se enderezó la proa a greco cuarta a levante. Durante todo el viaje fueron vistos muchos pájaros de mar, pero ese día pasaron dos patos. Un marinero cazó un pajarito parecido a un canario que había sido transportado por el viento y se había refugiado entre las cuerdas del galeón. El general consiguió una jaula donde meterlo, pero, extenuado de hambre y fatiga, el ave murió el mismo día. En su vientre fue encontrada arena. Este animalito dio motivo para filosofar al piloto, a los ayudantes del piloto y a los pasajeros de dónde habría podido venir. Se concluyó, sin dudarlo, que, empujado por el viento, procedía de Rica de Plata (isla a 30 leguas de distancia hacia el mediodía). Se observó el sol a 34 grados y 7 minutos. Los pilotos estiman que las islas Rica de Oro y Rica de Plata, con otras de su entorno, son las islas de Salomón.³³ Sin embargo, yo soy de la opinión de que tales islas son imaginarias, ya que en todo el tiempo y las veces en que se ha hecho esta navegación jamás han sido vistas. Así, de las islas de Salomón es ignoto su sitio y su altura, si bien por muchos años han sido buscadas por orden del rey, y no han podido encontrarse.

Una vez un galeón, navegando desde Manila a la Nueva España, fue empujado por una fuerte tempestad hasta una isla. Dado que el temporal había quitado toda la tierra del fogón del navío, ésta fue suplida con un poco de la tierra de la isla. Una vez llegados a Acapulco, revolviendo la tierra del fogón, se encontró una lámina de oro que la violencia del fuego había derretido y separado de la tierra. Maravillándose tanto de aquella noticia, el comandante dio constancia al virrey de México y éste al rey. El rey ordenó que se enviase una armada en busca de aquellas islas, de las cuales el piloto había tomado la altura. La armada salió del Callao de Lima en 1595, al mando del adelantado don Álvaro de Mendaña,³⁴ a la búsqueda de las islas de Salomón, a las que pertenecería aquella isla. Después de un larguísimo y penoso viaje, llegaron a una isla de negros (de la Nueva Guinea), situada cerca de la línea en la parte del mediodía, donde el adelantado y buena parte de su gente perdieron la vida. De allí regresó a Manila su mujer, doña Isabel de Barreto,³⁵ con solo la capitana en febrero de 1596. Los otros navíos se habían perdido buscando vanamente en la conquista de aquellas ricas islas.³⁶

33 Se refiere a las míticas islas relatadas en el bíblico *Libro de los Reyes*, de las que Salomón recibió importantes cantidades de oro.

34 En el original: Alvaro de Mendoza. Don Álvaro de Mendaña y Neira descubrió las islas Salomón durante el viaje que comandó entre el 20 de noviembre de 1567 y el 22 de junio de 1569. Tuvo que esperar varios años para hacerse de nuevo a la mar desde el puerto de Paita (16 de julio de 1595) en compañía de su esposa Isabel de Barreto. Durante la singladura se avistaron las islas Marquesas y el archipiélago de Santa Cruz, donde murió Mendaña y varios de sus hombres.

35 En el original: Isabella Barretti. Tras la muerte de su esposo, Isabel de Barreto se convirtió en la adelantada de la Mar del Sur y gobernadora de la colonia de Santa Cruz, caso excepcional en la historia del Pacífico.

36 Al margen de la caja de escritura de la obra original aparece la glosa: "El P. Colin en la Cronología de la Conquista de las islas Filipinas".

Hace cerca de treinta años, don Antonio de Medina, en virtud de la gran experiencia que tenía de aquellos mares, se ofreció al rey para hacer aquel descubrimiento. Con este fin se ordenó al virrey de México y al gobernador de Manila que lo hicieran pasar a Filipinas como general del galeón, y que desde allí volviese a Acapulco. El virrey lo despachó con este cargo, sin embargo, el nuevo gobernador de Manila, que viajaba en el mismo galeón, en cuanto el navío se alejó de la Nueva España lo privó del generalato y puso en su lugar al que había venido de Manila. Medina, muy perturbado por tal afrenta, al llegar a las islas se fue a China escondido en un pequeño barco para después pasar a Madrid y presentar sus quejas al rey. No habiéndose tenido más noticia de él, se piensa que, durante el camino, los corsarios pudieron acabar con él.

El jueves 4, habiendo cambiado el viento en tramontana y luego en mistral-tramontana, se puso la proa hacia levante por temor a no encontrar la Rica de Plata; por esta razón se perdió altura, habiéndose observado el sol a 33 grados y 30 minutos. El frío a tal elevación se hace sentir mucho. Los pilotos decían que aquí la corriente permitía avanzar al galeón con más facilidad.

Sopló el levante el viernes 5 y se navegó hacia tramontana y luego se puso cuarta a greco. Tenía de latitud el sol 33 grados y 50 minutos. Por la noche sobrevino una tempestad y el galeón debió ponerse a la capa.

El sábado 6 el temporal se hizo más fuerte, por lo que se bajaron los dos árboles superiores y estuvimos a la capa. Estas son las tempestades que suelen observarse antes y después del día de San Francisco, quizás debido al solsticio. Después del mediodía nos pusimos en camino con viento de siroco y avanzamos hacia greco con sólo el trinquete; y como más tarde el viento se hizo más violento y suscitó una gran tormenta, nos pusimos a la capa.

El domingo 7 se avanzó con la proa a tramontana cuarta a mistral con viento de levante. Grandes e impetuosas olas tenían cubierta de agua toda la popa, impidiendo celebrar la santa misa. El lunes 8 reinó un viento de mediodía y navegamos hacia greco cuarta a levante, dejándose la imaginaria Rica de Plata a mediodía a unos 34 grados y 30 minutos de latitud; se observó el sol a 36 grados y 20 minutos. El martes 9 se sosegó el viento y, dado que se calmó, navegamos a greco cuarta a levante con viento de siroco que luego durante la noche se hizo más fuerte.

Con el mismo viento, el miércoles 10 navegamos hacia greco-levante. Tenía el sol de latitud 37 grados y 34 minutos. El jueves 11 se avanzó hacia greco cuarta a levante y, pasado mediodía, hacia greco, ya que el viento mutó en siroco-levante. El viernes 12 se puso la proa hacia greco cuarta a levante y luego hacia greco-tramontana, soplando el siroco y el siroco-levante. Para no tomar más altura, el piloto giró el galeón hacia el mediodía con un fortísimo viento de siroco-levante. En aquella altura se observaba casi siempre el cielo nuboso y caía una lluvia menuda que los españoles llaman garúa.

El sábado 13, teniendo el mismo viento de siroco, a hora temprana se dirigió la proa hacia greco. El frío era muy intenso, aun más para los indios y negros nacidos en los países cálidos.

El domingo 14 no se pudo decir misa debido a los brinco que daba el galeón y al agua que lo inundaba. Por la tarde, el viento contrario nos obligó a estar a la capa; a la medianoche fuimos hacia levante, soplando el viento de greco-tramontana. El lunes 15, llegado el gregal, se dirigió la proa hacia siroco; antes del mediodía, cambiado el viento en siroco-levante, hubo que girar la proa hacia donde antes estaba la popa. Se observó el sol: se encontró a 36 grados y 30 minutos porque estábamos perdiendo altura. Por la noche el viento cambió. El martes 16 seguimos con la proa hacia greco con viento de siroco-levante; más tarde cambió en levante, obligándonos a ir hacia greco-tramontana y a greco cuarta a tramontana. Se observó el sol a la altura de 37 grados y 2 minutos. Las lluvias que habían caído durante todos esos días mojaron muchos bultos y cajas con piezas de seda, abanicos y otras mercancías chinas, causando grandes pérdidas a sus propietarios.

El miércoles 17 estuvimos en calma y el sol se observó a 37 grados de latitud, habiéndose disminuido de altura. A la puesta del sol llegó un viento de ostro-lebeche y se puso la proa hacia levante. Pero hacia la medianoche, vuelta la calma, navegamos de nuevo hacia mistral-tramontana.

El jueves 18 continuó el mismo viento, manteniendo la proa siempre hacia levante, que era nuestro camino correcto, porque para hacerlo con seguridad era necesario conservar la altura entre los 36 y los 42 grados como máximo, tal y como hicieron todos los navíos que emprendieron este viaje. Esto se sabe porque, si las naves no ganan altura antes de encontrar las señas, después, desde la costa de cabo Mirdo hasta las Californias, están a sotavento y es difícilísimo ganar latitud. Esto ocurrió hace seis años al buque que partió para la Nueva España después de la pérdida del *San José*.³⁷ Habiendo llegado a la altura de 35 grados, no pudo mantenerla por el sotavento. El navío no pudo encontrar las señas, y ciertamente toda la marinería habría muerto por falta de provisiones y de agua si Dios no los hubiese proveído, haciéndoles arribar a una isla desconocida a una altura de 18 grados y 20 minutos, la cual, por haber sido descubierta el día de San Sebastián, lleva el mismo nombre. Allí obtuvieron agua en un pequeño lago y carne, cazando muchos pájaros marinos (antes mencionados) que los españoles llaman bobos, que se llevaron salados en jarros de arcilla. Esta isla era pequeña, llana y verdeada por algunos arbustos. Después de la cena, el viento empeoró y nos dirigimos con tramontana hacia levante cuarta a greco. Se observó el sol a 36 grados y 30 minutos de altura.

El viernes 19 estuvimos en calma y el sol se encontró en 36 grados y 19 minutos de latitud; se habían perdido esos pocos minutos al haber sido transportados por la corriente. Más tarde empezó a soplar un viento de lebeche, y se puso

37 Hace referencia al malogrado galeón *San José* citado en la nota número 6.

proa a levante cuarta a greco. Por la noche el viento se reforzó mucho y el sargento mayor Aramburu empezó su novena. El sábado 20, con el mismo viento, navegamos a levante cuarta a greco. Una garúa, es decir, una lluvia muy fina, hizo cesar el viento. Se observó el sol a 36 grados y 30 minutos.

El domingo 21 tuvimos una calma aburrida, pero después de unas horas volvió el lebeche y nos hizo poner proa a levante cuarta a greco. Se observó el sol a 36 grados y 37 minutos de altura. Siendo la variación de la brújula de una cuarta hacia greco, avanzamos hacia levante para hacer camino. Aunque esta variación sea siempre diferente, a través de ella los pilotos también llegan a saber cuán lejos están de tierra firme. La visión de una paloma alegró a todos ese día; casi nos sentimos seguros de que podríamos cumplir el viaje, y pensamos que dentro de un mes podríamos ver tierra. Se pensaba que la paloma hubiese sido transportada por el viento desde la isla llamada Doña María Laxara (por el nombre de una española que se tiró al mar en aquel punto viniendo de Manila), donde estos pájaros son tan abundantes que cubren el cielo. No se trata de palomas terrestres, aunque se les parecen en el pico y las plumas, sino de mar, y tienen las patas como los patos. La isla está ubicada a 31 grados de altura.

El lunes 22 continuó un lebeche tan fuerte como el de la noche anterior, por lo que pusimos proa a levante cuarta greco, pero por la noche el viento se tornó en mistral-tramontana. El martes 23, antes del amanecer, se volvió el viento una tramontana tan fuerte que hizo avanzar al galeón mucho con la proa a levante cuarta greco. Esa misma violencia del viento no nos permitió ni siquiera cocinar. Se observó la latitud del sol a 36 grados y 16 minutos.

No hay ninguna duda de que, en tiempos pasados, esta navegación fue siempre terrible y muy peligrosa. En 1575, por un error del piloto que no supo encontrar el Embocadero, el navío *Espíritu Santo* se perdió en Catanduanes. En 1596 los vientos contrarios empujaron al galeón *San Felipe* hasta Japón,³⁸ donde, en represalia, se le quitó toda la carga que traía de la Nueva España. Aquel suceso dio al entonces emperador Taycosama la oportunidad de perseguir a los cristianos, hasta llegar a matar a fray Pedro,³⁹ religioso descalzo llegado de Manila como embajador para facilitar la obra de los misioneros. En 1602 se perdieron otros dos galeones y otros más en años posteriores. Hoy en día el viaje no es menos difícil y peligroso, pese a haber sido frecuentado desde hace casi dos siglos. Muchos galeones naufragan y otros vuelven atrás a mitad de camino debido a la ruptura de los mástiles o a los vientos contrarios, perdiendo en el mar a mucha gente y dejando heri-

38 La arribada forzosa del galeón *San Felipe* desencadenó la persecución de los cristianos por el emperador Toyotomi Hideyoshi, quien se apoderó de los hombres y las mercancías de la nao filipina.

39 Fray Pedro Bautista (San Esteban del Valle, Ávila, 1545), misionero franciscano, fundó varias iglesias y hospitales antes de ser martirizado en 1597, en compañía de otros cristianos, por orden del emperador del Japón. Fue canonizado en 1862.

dos o enfermos a los que quedan a bordo; esto le ocurrió hace mucho al galeón *Santo Cristo*.⁴⁰

Durante toda la noche y el miércoles 24 continuó una fuerte tramontana que nos empujó hacia levante cuarta a greco. Alrededor del navío se veían muchas palomas. A causa del gran frío, el general hizo distribuir a los marineros mucho vino de nipa para que se calentasen el estómago. Se observó el sol a 35 grados y 45 minutos de altura. Durante la noche y el día tuvimos que emplear ocho o diez veces la bomba para drenar el agua que entraba continuamente en el barco. El viento, antes de tramontana, cambió en gregal-tramontana, obligando al piloto a poner la vela mayor a la capa para no perder altura, y a hacer enderezar la proa hacia siroco-levante.

El jueves 25 estuvimos también a la capa, moviéndonos hacia un lado y otro del galeón para disminuir el peso. Se observó el sol y nos dimos cuenta que habíamos perdido altura: estábamos a 35 grados y 10 minutos. Por la noche, habiéndose reforzado el viento, se bajaron los dos árboles superiores. El viernes 26, una gran lluvia mitigó el viento y el mar; sin embargo, tuvimos que estar la mayor parte del día a la capa. La lluvia continuó con truenos y relámpagos. Éstos se consideraban acreditados signos de estar cerca de tierra firme o de alguna isla, porque algunos creían que los truenos y los relámpagos sólo podían generarse con las exhalaciones ígneas procedentes de la tierra y no con los vapores del mar; como si en el aire, sobre el agua, no pudiera encontrarse nitrógeno, azufre y otros elementos suficientes para generar truenos y relámpagos. Por la noche navegamos hacia tramontana cuarta a greco, con viento de levante y greco-levante. Después de tres horas de noche tempestuosa, en el mástil vimos una luz que los marineros llaman Santelmo,⁴¹ celebrado por los pasajeros como anuncio de buen tiempo.

El sábado 27 se navegó primeramente a greco-tramontana y luego hacia levante cuarta a greco, con viento de levante y siroco-levante acompañados de una gran lluvia.

El domingo 28 siguieron los truenos y la lluvia. Levantados los dos árboles que habíamos bajado, navegamos primero a levante cuarta a greco, luego a greco-levante y finalmente hacia greco con viento de siroco-mediodía, siroco y siroco-levante. Observado el sol, se encontró la latitud en 36 grados y 10 minutos. La

40 En el año 1692, el galeón *Santo Cristo de Burgos* fondeó de arribada en el puerto de San Miguel de Quipayo, en la provincia de Camarines. Un año más tarde volvió a navegar, dándose por desaparecido. Al parecer se incendió cerca de las Marianas.

41 En el original *San Elmo*. El nombre de Santelmo procede del patrón de los marineros del Mediterráneo San Erasmo, obispo sirio martirizado alrededor del año 303, de quien procedería el italiano Sant'Ermo, si bien los españoles lo confundieron, lo encubrieron o lo intercambiaron por el más próximo san Pedro González Telmo, sacerdote nacido en Frómista (Palencia) hacia 1180 o 1190 y fallecido en 1246 cuando peregrinaba a la tumba del apóstol Santiago, siendo enterrado en la ciudad de Tuy (Pontevedra). La iconografía lo representa vestido con el hábito dominico, con una vela azul en la mano derecha y un navío en la izquierda.

noche trajo mejor viento, por lo que se navegó a greco-levante a fin de recuperar la altura que involuntariamente habíamos perdido.

Serenándose el cielo el lunes 29, un luminoso sol irradió los corazones de los pasajeros, sepultados tanto tiempo en las tenebrosas nieblas y en las garúas. Tras cambiar el viento a lebeche, dirigimos la proa a levante cuarta a greco.

Durante una navegación tan larga, los infortunados miembros de los ranchos⁴² del galeón, en camino a la Tierra Prometida de la Nueva España (hablando en términos que usan los españoles), padecen miserias para nada inferiores a las de los israelitas cuando huyeron de Egipto en busca de Palestina: conocen el hambre, la sed, las enfermedades, el frío, las continuas vigiliass y otras penas, además de los horribles sobresaltos causados por las olas. Podría decirse que sufren todos los flagelos que Dios envió al faraón para ablandar su dureza: si a éste le tocó la lepra, en un galeón no falta nunca una sarna rabiosa y universal que aflige a los embarcados con una picazón continua. Si en aquel tiempo el cielo se cubrió de mosquitos, sobre el barco hay una infinidad de insectos (que los españoles llaman gorgojos) generados por el bizcocho. Son tan rápidos que infestan en poco tiempo los pasillos, las camas, los platos, y se pegan al cuerpo sin ser percibidos. En lugar de los saltamontes, hay animalitos de diferentes colores que chupan la sangre y muchas moscas que caen en los platos de sopa, donde también nadan gusanitos de varias especies. Y, por último, si Moisés transformó milagrosamente el bastón en serpiente, en el galeón, sin ningún milagro, el pedazo de carne se trasmuta en madera y en forma de sierpe.

Yo experimenté en primera persona buena parte de estas miserias. En la mesa del guardián del navío, con quien me había acomodado, comí gallinas en los primeros días de navegación, pero cuando estábamos en altamar me hizo ayunar al estilo armenio,⁴³ prohibiendo el vino, el aceite, el vinagre y sazonando el pescado sólo con agua y sal. En los días en que había carne, me daba de comer tasajos fritos, que son largos cortes de carne de vaca o de búfalo secados al sol o al viento; es una carne tan dura que no puede masticarse de ninguna manera si antes no se bate un buen rato con un palo grande (del cual podría decirse que difiere muy poco), ni se puede eliminar sin la ayuda de una purga. Al mediodía se servía otro pedazo hervido de la misma carne-madera, sin más condimento que su dureza y simple agua. También me quedé sin la consolación de empezar un buen bizcocho,

42 Pasajeros y marineros (incluyendo a grumetes y pajes) solían reunirse en *ranchos*, formando con sus pertenencias pequeños espacios de sociabilidad donde comían, dormían y pasaban los períodos de ocio. Cajas, cofres y baúles, donde llevaban los alimentos —el matalotaje—, los utensilios de cocina y las pertenencias personales, incluyendo las ropas, podían servir indistintamente de mesa, asiento o lecho de descanso.

43 Los armenios fueron conocidos por la austeridad y rigor de sus ayunos, absteniéndose de carne, pescado, huevos, manteca, leche y queso, y haciendo sólo una comida a la puesta de sol. El vino y el aceite también les estaba prohibido. Dicho sacrificio lo realizaban todos los miércoles y viernes del año, excepto durante el tiempo de Pascua a la Ascensión.

ya que no quería compartir el suyo particular y decidió poner sobre la mesa solamente las porciones dadas por el rey. Al comerlas, en cada bocado, se podían engullir muchos pequeños gusanos y gorgojos que allí se escondían.

En los días de magro,⁴⁴ la comida ordinaria era un pescado rancio cocido en simple agua y sal; al mediodía había *mongos* (legumbres similares a las judías), donde también se escondían muchos gusanitos que luego nadaban en la sopa. La cantidad de estos era tal que, además de causarme náuseas, me hacía preguntar si la comida era de carne o de pescado. Si alguna vez se mataba una gallina, quedaba en nada repartida entre tanta gente.

Esta amargura era suavizada al terminar la comida con un poco de agua y azúcar, pero nos la daban en un coco tan pequeño que, en vez de quitar la sed, la aumentaba. Durante un mes nos ayudó la divina providencia con la pesca de tiburones y cachorritas que, asadas o hervidas, nos proveyeron cierto alivio.

Lástima del que tiene a otra persona en su mesa para compartir con él, pues la larga duración del viaje naturalmente lleva consigo todas estas incomodidades. Ciertamente, los que se encargan de las provisiones gastan millares de pesos de a ocho para comprar carne, gallinas, pescado, bizcochos, arroz, cosas dulces, chocolate y otros alimentos. La cantidad de comida es tal que, desde el inicio hasta el final del viaje, casi nunca faltan en la mesa los dulces y, dos veces al día, el chocolate, que marineros y grumetes consumen con la frecuencia de personas acaudaladas. Sin embargo, la larga navegación lleva a gastarlo todo; además, en poco tiempo las provisiones se echan a perder, salvo los dulces y el chocolate, que son el único alivio de los viajeros.

Muchos pobres marineros, expuestos a las lluvias, al frío y a las otras inclemencias del tiempo, se enfermaban, pero nunca podían comer buen bizcocho, arroz, gallinas, pan de España y conservas que el rey consignaba al maestre del galeón para distribuirse a los enfermos. El buen maestre consumía todo en su mesa.

Pese a todo lo que se padece en un viaje tan espantoso, la pura ambición de ganancias induce a muchos a hacerlo dos, cuatro, seis y a algunos hasta diez veces. Una vez llegados a Acapulco, los propios marineros, que durante el viaje juraron no volverlo a emprender nunca más, se olvidan de las incomodidades pasadas, como las mujeres después del parto, para tomar los 275 pesos de a ocho que el rey les ofrece para el viaje de vuelta. El sueldo total es de 350 pesos; sin embargo, antes de partir para América, en Cavite reciben sólo 75 pesos, porque si cobraran la mitad del sueldo pocos regresarían a Filipinas para terminar su trabajo. El viaje garantiza entre el 150 y el 200 por ciento de ganancias a los mercaderes; a las personas que llevan mercaderías para otros el 9 por ciento, lo que en un negocio de 200.000 ó 300.000 pesos no es poco. Ciertamente es un gran placer volver a casa con 18.000 ó 17.000 pesos ganados en menos de un año, sin contar el dinero propio, porque esta suma basta para acomodar a cualquier persona para siempre.

44 Días de magro, de abstinencia de comer carne.

El capitán don Manuel Argüelles me dijo que él, sin ningún oficio, por aquel viaje obtendría un provecho de entre 25.000 y 30.000 pesos de a ocho sólo en comisiones. Se calculaba que el piloto mayor ganaría 20.000 pesos de a ocho; los ayudantes del piloto, 9.000 cada uno, y el general, 40.000. Al contraestre, maestro y guardián (que pueden embarcar más fardos de mercadería), les basta un solo viaje para hacerse ricos. Quien va con dinero tomado en préstamo al 50 por ciento, puede duplicarlo sin que las eventuales pérdidas de mercadería estén a su riesgo. Estos grandes beneficios explican por qué muchos están dispuestos a hacer un viaje tan penoso, exponiéndose a tantas miserias y peligros. Por lo que me concierne, estas esperanzas no me convencerán para emprender otra vez semejante viaje, suficiente para matar o inhabilitar a un hombre para siempre. He hecho esta digresión para dar una idea al lector de las espinas que hay que sentir cuando se desean las rosas de la riqueza.

Los españoles y los geógrafos dieron a este mar el nombre de Pacífico (como se ve hoy en los mapas); sin embargo, ese nombre no se corresponde con sus tempestuosas y terribles alteraciones, por las cuales sería más apropiado el nombre de inquieto. La verdad es que los españoles escogieron este bonito nombre cuando hicieron el viaje desde Acapulco a Filipinas, que, como ya se ha dicho, puede hacerse en tres meses con mucha calma, sin alteraciones del mar y con el viento siempre de popa.

El martes 30 navegamos con un fuerte viento de lebeche hacia levante cuarta a greco; pero más tarde el lebeche se mudó en un poniente fortísimo. Se observó el sol en 36 grados y 40 minutos y, como necesitábamos ganar altura, se puso la proa a greco-levante. Durante la noche hubo que gobernar el timón con diez hombres debido a la violencia de las olas.

El miércoles último de mes amaneció con viento de mistral, por lo que se puso la proa a levante cuarta a greco. Vimos una pieza de madera labrada de unos ocho palmos de larga flotando en el mar; esto se estimó como signo de tierra cercana, pero también podía ser el vestigio de un naufragio. No se observó el sol.

Terminado el mes de octubre con tantas penas, el jueves primero de noviembre vimos el cielo sereno y el mar tranquilo. Por la noche sopló un viento de mistral que luego cambió en poniente y nos hizo avanzar hacia greco-levante. Se observó el sol a 37 grados y 13 minutos de altura. Por la tarde y durante toda la noche volvió a soplar muy fuerte el mistral. El viento estuvo sin cambiar el viernes 2, continuando el camino a greco-levante. Se observó el sol a 37 grados y 10 minutos de latitud y, viendo que estábamos perdiendo altura en vez de aumentarla por efecto de las corrientes, pusimos la proa hacia greco cuarta a levante.

El sábado 3 el viento fue cambiando en mistral-tramontana y por eso se puso la proa a gregal-levante. La visión de otro trozo de madera sin trabajar hizo crecer nuestras esperanzas de estar cerca de tierra; sin embargo, los pilotos, engañados por las corrientes que iban hacia levante, retrocedieron más de cien leguas. Al anochecer llegó de nuevo el mistral y se avanzó hacia greco cuarta a levante;

por la noche tuvimos un viento de gregal-tramontana y pusimos la proa hacia oriente.

El domingo 4, teniendo un viento mejor, navegamos hacia greco-levante. El sol tenía una elevación de 37 grados y 14 minutos. El lunes 5, soplando el mistral, se puso proa a greco cuarta a levante. El sol estaba a 39 grados y 2 minutos de latitud. Después navegamos hacia levante y por la noche, cuando el viento disminuyó, hacia siroco-levante. El martes 6, con viento de greco-tramontana y luego greco, navegamos hacia levante y siroco-levante. Observado el sol, encontramos que habíamos perdido altura: estábamos a 36 grados y 40 minutos. Continuando aquel viento no podía ser de otra manera. Durante la noche navegamos hacia levante con viento, de greco-tramontana. El miércoles 7, con viento de gregal, pusimos la proa hacia siroco-levante. El sol estaba a 36 grados y 10 minutos. Al anochecer se giró la proa hacia mistral-tramontana para no perder más altura.

El jueves 8 se navegó de la misma manera y se observó el sol a 36 grados y 13 minutos. Por la noche hubo un eclipse de luna pero las nubes nos impidieron verlo. Por la mañana del viernes 9 hubo un viento de gregal-tramontana y por tanto se navegó con la proa a maestro cuarta a poniente. Se observó el sol a 36 grados y 17 minutos. El sábado 10 continuó el mismo viento contrario; el sol estaba a 36 grados y 40 minutos de latitud.

El domingo 11 el viento se hizo de levante y navegamos a greco-tramontana. El sol estaba a 37 grados y 25 minutos de latitud. El lunes 12, teniendo un viento de siroco-levante, se puso la proa a greco y luego a greco-levante. Se observó el sol a 38 grados de altura. El martes 13 se navegó a levante cuarta a greco con viento de mediodía. El frío se sentía mucho y los pocos víveres que quedaban iban pudriéndose, por eso comíamos con gran parsimonia. Los mejores ranchos consistían en un vasito de chocolate por la mañana, alguna otra cosita dos horas antes del mediodía y después el almuerzo; por la noche nos daban otro vasito de chocolate y más tarde cualquier cosa dulce, sin cenar. El viento estuvo haciendo girar mucho la brújula.

El miércoles 14 hubo un lebeche que hizo avanzar muy rápidamente al galeón, pero por la noche llegó el poniente. Vimos un tronco con ramas llevado por la corriente desde tierra firme. No se pudo observar el sol. El jueves 15 hicimos muy buen camino con el mismo viento de poniente, yendo a levante cuarta a greco, pero más tarde se volvió de mistral. Observándose el sol, se encontró a 39 grados. Dudando que volviera el viento de gregal, nos dirigimos a greco cuarta a levante para ganar más latitud después del mediodía. Alrededor del galeón se vieron muchas toninas, que se dice que no se alejan mucho de la costa. Después de la medianoche volvieron a soplar el mediodía y el siroco, que duraron todo el viernes 16. Al anochecer se mudó el viento en poniente-lebeche, continuando a greco-levante. No se pudo observar el sol. Por la noche tuvimos un viento de mediodía.

El sábado 17 hubo un lebeche muy fuerte. Los indios nacidos en Manila, donde siempre se suda por el gran calor, no podían soportar el frío de este clima.

Se continuó con la proa a greco-levante pero sólo con el trinquete al haber empezado una tempestad. Aquel temporal duró el domingo 18 y con tal fuerza que no se pudo celebrar misa; más tarde el viento se calmó, volviendo de nuevo el mistral, y se mantuvo la proa siempre hacia greco-levante. El sol estaba a 39 grados y 20 minutos de altura. Por la noche retornó el viento de lebeche, que duró parte del lunes 19, cambiando luego en poniente. La gran fuerza del viento nos obligó a navegar sólo con el trinquete y el velacho. La latitud del sol era de 39 grados y 38 minutos, y los pilotos, estimando no deberla aumentar más, dirigieron la proa hacia levante cuarta a greco; al anochecer empezó a soplar el mistral. A la puesta de sol vimos pasar cincuenta patos delante de la proa que nos hicieron creer que estábamos cerca de la tierra firme. El martes 20 navegamos hacia levante, que era nuestro recto camino. Ese día sopló la tramontana más fría que habíamos sentido nunca y granizó durante media hora como no había visto desde que había dejado Europa. Los negros del navío se refugiaron dentro de las jaulas de las gallinas. Otros se pusieron bajo cubierta y, por muchos bastonazos que se les diera, no fue posible sacarlos ni para que hicieran sus necesidades; así apestaron el lugar donde dormían y por la mañana sólo se oían las quejas de los marineros. Observando el sol a 39 grados y 20 minutos, vimos que habíamos perdido 18 minutos de altura. Más tarde el piloto mayor y sus dos ayudantes manifestaron haberse equivocado: el primero había creído estar a 90 leguas de tierra; los otros dos, respectivamente, a 70 y 60 leguas bajo el Cabo Mendocino. Con frío y granizo continuó la tramontana; nosotros seguimos con la proa hacia levante.

El martes 21 era el día en que yo había apostado que llegaríamos a nuestro destino. Aún no habíamos visto tierra y por eso perdí dos botones de oro con esmeraldas. El sol se observó a 38 grados y 45 minutos de altura. Por la noche sopló un viento de poniente y empezó una tempestad que creció de intensidad hasta las cuatro de la madrugada; más tarde vimos el fuego llamado de Santelmo sobre la gavia de la vela mayor y el trinquete, lo que todos saludaron como un buen augurio. Estuvimos inquietos toda la noche debido a los vaivenes del navío. Cuando volvió el mistral, navegamos a levante cuarta a greco. El jueves 22, con viento de mistral-tramontana, seguimos el mismo camino. Nos encontrábamos a una altura de 38 grados y 3 minutos.

Viendo que la latitud había disminuido por efecto de la corriente que iba hacia siroco, se puso el navío a la capa con la vela mayor. Sobrevino un gran torbellino de granizo y por la noche la tramontana se reforzó terriblemente, batiendo maravillosamente el mar y dando grandísimas sacudidas.

El viernes 23 sopló un viento de mistral-tramontana, continuando el granizo y la lluvia. Agitado por un gran balanceo, el galeón hubo de estar a la capa. Se observó el sol a 37 grados y 26 minutos; nos encontrábamos a 37 minutos menos que el día precedente debido al viento y a la corriente. Viendo el piloto que estábamos perdiendo altura y alejándonos de tierra, al anochecer el galeón puso la proa a greco cuarta a levante, ya que el viento era de mistral-tramontana.

La mañana del sábado 24 se navegó con viento de mistral hacia greco y, al anochecer, ayudados por un viento de poniente-lebeche, hacia greco-levante. Aquel día vimos otro leño grande flotando en el mar. Por la noche llegó una tempestad, con viento de poniente y grandísimos sobresaltos, y por tercera vez vimos el Santelmo en la gavia. El domingo 25 se continuó el mismo camino pero empezamos a perder de vista las señas, pese a haber pasado las leguas tras las cuales los pilotos consideran estar cerca de tierra firme. Pese a llevar un viento furioso y muchísimo granizo, el galeón logró avanzar hacia delante con muchísima dificultad. Después del mediodía, el viento se hizo más fuerte y se puso la proa a greco cuarta a levante para divisar tierra o las señas. Por la noche, los pilotos navegaron hacia greco-levante, levante y siroco-levante, cambiando de parecer y de camino según las variaciones del viento. El temporal duró toda la noche y fue tan violento, con tales saltos de olas y horribles embestidas, que doce hombres no bastaron para mantener firme el timón. Hacia la medianoche compareció por cuarta vez el fuego de Santelmo sobre el mástil mayor; no obstante continuó la tempestad con un fuerte viento de poniente.

El lunes 26 avanzamos mucho, manteniendo la proa a levante y a greco-levante pese a tener el mar siempre agitado. Se observó el sol a 37 grados y 15 minutos.

El martes 27 comenzó a remitir la furia de la tempestad que por tres días nos había dado muchísimo trabajo, aunque el viento hubiese venido por popa. Llegado el viento de lebeche, se puso la proa hacia levante. Se observó la latitud y se encontró a 37 grados y 45 minutos. Durante la noche hubo una gran tempestad que obligó a los pilotos a tener la vela mayor a la capa; pese a ello llevábamos viento favorable.

El miércoles 28, soplando un lebeche fortísimo, navegamos con la proa hacia levante cuarta a siroco. Observamos una latitud de 37 grados y 20 minutos. Sin embargo, el temor de no llegar a tierra nos hizo poner [el galeón] a la capa, es decir, firmes durante toda la noche. El jueves 29 navegamos con el mismo viento además de estar acompañados por una buena lluvia. El viento cambió primero en mistral y luego en lebeche, lo que nos hizo ir hacia levante. El viernes último de mes se siguió navegando de la misma manera, observándose el sol a una altura de 37 grados y 16 minutos; pero por la noche, soplando el lebeche, se navegó hacia levante cuarta a greco sin mucha lluvia.

El sábado primero de diciembre seguimos por el mismo camino con viento de mediodía que luego cambió en lebeche. Aquel día murió un marinero y rápidamente se arrojó al mar.⁴⁵ Ese marinero fue el primero que perdimos a pesar de tan-

45 Cuando un tripulante o marinero fallecía en alta mar, se envolvía en una mortaja de lona en la que se introducía algún tipo de peso para que el cuerpo se hundiera al ser arrojado al mar. Este proceso se realizaba con suma rapidez, ya que eran frecuentes las creencias supersticiosas adversas a portar un difunto a bordo.

tos sufrimientos. A bordo no había más enfermedad que una sarna perruna causada por el exceso de comida salada.

El domingo 2 se navegó en la misma línea, soplando el viento de mediodía y después de lebeche. El lunes 3, observado el sol a 38 grados de elevación, se puso la proa hacia levante y luego hacia levante cuarta a siroco con viento de poniente. Aquel día vimos otros signos de estar cerca de la tierra, no obstante se encontraba todavía lejana aunque navegásemos rápidamente. Nos dio una inmensa alegría ver una hierba muy larga con una raíz grande, parecida a una cebolla, que decían haber sido transportada por la violencia del mar desde la desembocadura de un río. Así pues, siguiendo la costumbre, los marineros se hicieron con la jurisdicción y, tomándola de su lugar, llevaron la campana a la proa. Los jueces que habían sido elegidos por la audiencia, llamada en broma *de señas*, publicaron los bandos para juzgar a los oficiales del navío. Más tarde se cantó el *Te Deum laudamus*; todos se congratularon mutuamente y se tocaron tambores y trompetas como si ya estuviésemos en puerto, en vez de estar todavía a setecientas leguas de la costa. Estas celebraciones intempestivas deben atribuirse al horrible y largo viaje de tres mil leguas o más; aquello parecía que hubiésemos llegado a puerto, aunque faltasen por recorrer otras setecientas leguas. El marinero que había visto la seña de la hierba recibió una cadena de oro del general y cincuenta pesos de a ocho de los particulares. Se atribuyó piadosamente la felicidad y la seguridad del viaje al glorioso san Francisco Javier, porque esto ocurrió en su día festivo. Sin embargo, se descubrió que los pilotos habían errado en el cálculo de la posición doscientas leguas o más. La noche fue calma y la mañana del martes 4 sopló un ligero mediodía, que nos hizo poner proa hacia levante. Se cantó la misa en acción de gracias a Dios. Era ciertamente mérito de la misericordia divina el haber tenido un fuerte viento en popa durante veinte días, ya que, en cuanto al gobierno de los pilotos, no habían hecho nada más que subir y bajar de latitud, sin avanzar camino. Aquel día vimos un pez, llamado lobillo por los españoles, con la cabeza y las orejas de perro y la cola como se dibuja la de las sirenas. Vimos también otra hierba en forma de caña de azúcar con una gran raíz. Siendo ambos signos de estar cerca de la tierra, dirigimos la proa que iba a levante hacia siroco cuarta a levante; de esta manera nos alejamos de tierra para ir a encontrar en una latitud menor, como de costumbre se hace cuando se encuentran las señas. Por la noche el lebeche se hizo más fuerte. Debido a la gran lluvia caída, los jueces marineros aplazaron su juicio hasta el miércoles 5, pero el tiempo adverso no se lo permitió. Ya que soplaban un viento de mediodía-lebeche, se navegó con la proa hacia siroco-levante. Se vieron muchos lobillos y muchas de las hierbas mencionadas, llamadas porras, con raíces frescas de varios palmos de largo. Durante la noche pusimos el galeón firme o a la capa debido al viento contrario.

El jueves 6 navegamos a siroco cuarta a levante con viento de mediodía-lebeche, que luego cambió en poniente-lebeche; siguió la lluvia y el cielo oscuro con grandes olas. Por la noche se estuvo a la capa debido al viento contrario.

La mañana del viernes 7 murió otro enfermo que también fue arrojado al mar. Hacia el mediodía nos pusimos en camino con viento ostro-lebeche, poniendo la proa hacia siroco y a siroco cuarta a levante. Se levantó el dosel para la marítima Audiencia de las Señas. Pasado el mediodía, los dos auditores y el presidente, vestidos de manera ridícula, tomaron asiento. Comenzaron con el general, el piloto mayor, sus ayudantes, el maestre, el contramaestre y los otros oficiales del galeón; más tarde juzgaron también al común de los pasajeros. Primeramente el escribano leía a cada uno su imputación, luego los jueces pronunciaban sentencia de muerte, pena que en el acto se conmutaba en dinero, chocolate, azúcar, bizcocho, carne, dulces, vino y otras cosas. Quien no pagaba inmediatamente o no daba garantías adecuadas era atormentado con una sogá irremisiblemente al mínimo gesto del presidente marineró. Me dijeron que una vez hicieron morir a un pasajero en un galeón arrastrándolo a lo largo de la quilla: no hay palabra ni autoridad suficiente para persuadir a una chusma entera. Yo no estaba exento del común, viéndome acusado de comer demasiadas cachorritas. La fiesta duró hasta la noche, cuando, como de costumbre, se dividieron todas las penas entre los marineros y los grumetes. Se observó el sol a 37 grados y 50 minutos.

El sábado 8 navegamos a siroco con viento de poniente; más tarde el viento aminoró y se puso proa a siroco-levante. Durante la noche estuvimos firmes debido al viento contrario. El domingo 9 se levantó un gran temporal; con la llegada de un fuerte lebeche navegamos con la proa a siroco. El sol estaba a una latitud de 37 grados y 38 minutos. Por la noche se avanzó con la proa a siroco-mediodía por temor a dar en tierra, ya que en el mar habíamos encontrado unas sierpes traídas de los ríos por las corrientes.

El lunes 10, con viento de poniente, se puso la proa a siroco. El sol estaba sólo a 37 grados y 10 minutos de altura, ya que el galeón avanzaba con mucha lentitud teniendo las velas desgastadas. Estuvimos a la capa durante toda la noche; el martes 11 hicimos lo mismo debido al viento contrario. Se volvió a poner la vela mediana que llevábamos plegada desde el Embocadero.

El galeón no pudo empezar a avanzar antes del miércoles 12; lo hizo con la proa a siroco-levante y a levante cuarta a siroco a fin de encontrar tierra. Se retomaron también las anclas, que habían quedado arrinconadas en el fondo del navío desde hacía muchos meses. El sol estaba a 37 grados de latitud. Ese día tomamos del mar una porra de 25 palmos de largo, con la raíz gruesa como un brazo y la otra extremidad delgada como un dedo pequeño; en su interior estaba vacía como una cebolla de semilla, a la cual, como se ha dicho, la raíz se parecía en su extremidad más delgada. De la parte más gruesa penden unas hojas largas que parecen algas de dos dedos de ancho y seis palmos de largo, todas de la misma largueza y de color amarillento. Algunos discutían si la raíz fuera la parte delgada o la gruesa; porque no considerando las características de las hierbas que crecen en el agua, no podían creer que la planta estuviese derecha teniendo en la cima la parte gruesa; viendo además que de la parte sutil colgaban las conchas marinas. En efecto,

esta planta crece sobre los escollos bajo el agua, y es con certeza la más extravagante de todas las que he visto en muchos países. La probé y su sabor no me pareció tan malo; algunos marineros le pusieron vinagre y se la comieron. Durante la noche, en vez de avanzar, volvimos atrás y pusimos la proa hacia poniente para no dar con la tierra.

El jueves 13, [el galeón] volvió a hacer el camino a siroco cuarta a levante, con viento de lebeche; todas las anclas estaban listas para usarlas en caso de necesidad. Después del mediodía llegó un viento de mistral-tramontana y navegamos hacia siroco también por la noche.

Al amanecer del viernes 14, navegando por el mismo camino con la misma tramontana, a la latitud de 36 grados hacia levante, descubrimos la isla de Santa Catalina; la isla está a doce leguas de tierra firme, más allá de la bahía de Toque. En verdad son cinco pequeñas islas, de las que Santa Catalina es considerada la más grande y está habitada por indios silvestres.⁴⁶ Puede imaginarse nuestra alegría al verla, porque en muchos meses no habíamos visto nada más que cielo y agua. El sol estaba a 36 grados y 4 minutos de latitud. Al anochecer, al costearla por un lado, vimos que la isla de Santa Catalina tenía una forma alargada.

Navegando con la proa a siroco cuarta a mediodía, vimos de nuevo tierra el sábado 15; el mar estaba tan plácido como siempre se ve estando cerca de la costa. Llegados a una latitud de 35 grados y 11 minutos, el viento se hizo más fuerte y cambió en mistral. Aquel mismo día sacamos de la bodega los pocos cañones del navío para ponerlos en sus carros, y la madera para componer el nuevo bote y reemplazar así el que habíamos abandonado. Por la noche, continuando un fuerte viento de mistral en popa, nos dirigimos hacia siroco cuarta al mediodía; lo mismo hicimos el domingo 16. Los ánimos afligidos de todos empezaban a confortarse con la dulce esperanza de poder salir pronto de tantos sufrimientos, en particular por los alimentos podridos que estaban causando varias enfermedades. Se observó el sol: la latitud había bajado a 33 grados y 49 minutos. El lunes 17 se continuó la navegación en la misma línea con el viento de poniente y se observó el sol a 32 grados y 27 minutos. Al anochecer murió uno de los dos ayudantes del piloto. Por su robusta constitución física no podía creer estar cerca de la muerte, por ello con mucha dificultad lo convencieron para confesarse sólo pocas horas antes de expirar.

El martes 18 celebrados el funeral y todas las misas por el difunto; lo arrojamus al mar con un jarro de arcilla atado a sus pies. Se avanzó a siroco con viento de mistral. Más tarde, observado el sol a 31 grados y 10 minutos de altura, pusimos la proa hacia siroco-levante. Aquel mismo día murió otro marinero.

46 Se refiere a las islas que flanquean la Alta California. Fueron descubiertas por Juan Rodríguez Cabrillo en 1542, llamándolas Islas del Poniente. La isla de Santa Catalina fue bautizada por Sebastián Vizcaíno el 24 de noviembre de 1600 durante su viaje de exploración. Esta isla y las otras que forman el Canal de Santa Bárbara estaban habitadas por los indios chumash.

Continuando el mismo viento, el miércoles 19 navegamos en la misma línea. La placidez del mar nos permitió componer el bote. Antes de las cinco de la madrugada, el capitán de Mar y Guerra del galeón murió de un morbo llamado berbén.⁴⁷ Aunque en el navío no se embarcan soldados sino sólo unos pocos bombarderos, el gobernador de Manila dispone que estén presentes un general, un sargento mayor, un capitán de Mar y Guerra y un alférez real; éstos, excluyendo al general, tienen el título y el honor, pero ninguna función concreta. En el viaje de vuelta desde la Nueva España a Manila se embarcan entre 250 y 300 soldados al mando de 15 ó 16 capitanes, los cuales por ambición compran el puesto. Sin embargo, cuando llegan a Manila se reforman, como ocurre a nuestros compatriotas⁴⁸ cuando van a servir a Flandes o al estado de Milán. Durante esta navegación se observan dos peligrosos morbos que se vuelven particularmente virulentos al acercarse a las costas de América. Uno es el mencionado berbén, que hincha el cuerpo y hace morir hablando. El otro es llamado Mal de Holanda:⁴⁹ llena la boca de llagas, pudre las encías y hace caer muelas y dientes. El antídoto más potente es poner pie en tierra.

El jueves 20 pusimos la proa a siroco cuarta a levante con el mismo viento. Nada más amanecer, encontramos la isla de Cenizas, distante 10 leguas de tierra firme, y la costeamos muy de cerca. La isla tiene 11 leguas de largo y entre 4 y 6 de ancho, pero está desnuda de árboles y deshabitada. A nuestra derecha, hacia poniente, dejamos luego la isla de Guadalupe. Es una isla que los galeones reconocen habitualmente por estar lejos de tierra firme. Celebradas cinco misas por los religiosos y el capellán en sufragio por el difunto capitán, su cuerpo fue arrojado al agua. Se observó el sol a 29 grados y 9 minutos y se enderezó la proa a siroco cuarta a mediodía. Desde la proa avistamos la isla de Cedros, distante 17 leguas de tierra firme; ésta tiene un tamaño de 36 leguas y a los dos extremos tiene unos promontorios que la asemejan a una silla de caballo. Llegada la noche se mudó el camino para evitar dicha isla, pero en la oscuridad nos acercamos mucho con la proa y esto nos causó un cierto temor. Entonces tornamos hacia poniente cuarta al mistral, casi volviendo atrás.

El viernes 21, estando todavía delante de la isla, sobrevino un viento de tramontana y se puso el navío hacia siroco. Observado el sol, descubrimos que habíamos bajado a una latitud de 28 grados.

Durante la noche seguimos navegando con el mismo viento; la mañana del sábado 22 se mantuvo la proa hacia siroco con viento de mistral-tramontana. La elevación del sol se encontró a 26 grados y 35 minutos. El domingo 23 navegamos en la misma línea y con el mismo viento, observándose el sol a 25 grados y 19 minutos; luego nos dirigimos hacia siroco cuarta a mediodía.

47 El beriberi es una enfermedad producida por carencia de vitamina B1.

48 Gemelli hace referencia a sus compatriotas napolitanos.

49 Es el escorbuto, una avitaminosis producida por la deficiencia de vitamina C. Era común en los marinos que subsistían con dietas en las que no figuraban frutas frescas ni hortalizas.

El lunes 24, soplando el mistral (frecuente durante estos meses en la costa), se dirigió el navío hacia siroco para encontrar la tierra, que se extiende de siroco a maestro comenzando en Acapulco hasta Cabo Mendocino. El mismo día, a toque de tambor, se publicó un bando para que se revelaran las mercancías estibadas fuera de la bodega, para que pagasen los derechos reales del galeón. Por el nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo, el martes 25, pasada la medianoche, se celebraron cuatro misas. Mientras tanto, se navegó con la proa a siroco-levante, como el día precedente, a fin de descubrir tierra cuanto antes. Se observó la latitud solar a 23 grados y 56 minutos. Después de haber sacado diez cañones y haberlos colocado en su lugar, se distribuyeron los mosquetes entre todos para defenderse de los enemigos⁵⁰ que con frecuencia se encuentran en la costa de Californias. Al anochecer vimos tierra pero todavía muy lejana. Durante la noche continuamos haciendo el mismo camino con la ayuda del viento de mistral.

Lo mismo se hizo el miércoles 26, costeano una tierra alta a la altura del Cabo San Lucas. La corriente, que iba hacia Acapulco, era favorable y nos hacía avanzar. Ese día pasamos de la zona templada a la tórrida (ya que se observó el sol a la altura de 23 grados y 23 minutos) y, por consiguiente, empezó a sentirse el calor. El viento siguió cambiando durante toda la noche hasta obligarnos a poner la proa hacia greco, y luego cesó del todo.

El jueves 27, con viento de poniente, navegamos hacia ostro-siroco porque hacia levante vimos una tierra alta, situada a 20 leguas del Cabo San Lucas. Observamos el sol a 23 grados y 10 minutos de altura. El viernes 28, al amanecer, nos encontramos frente al Cabo San Lucas, cabo que puede llamarse calvo, no habiendo en sus montes ningún vestigio de árbol. Éste está situado a 22 grados y 35 minutos y cerca de su punta tiene una pequeña isla.

En 1595, el galeón *San Agustín* partió al descubrimiento de esta tierra todavía incógnita y se perdió en el puerto de los Reyes. En 1602, el conde de Monterrey (que entonces gobernaba Nueva España), por orden real, dio el mismo encargo a Sebastián Vizcaíno, poniéndolo al mando de una armada compuesta por la capitana, almiranta y una fragata. Sebastián partió del puerto de Acapulco y, reconocida la costa hasta el Cabo Mendocino y las islas cercanas, hizo una carta marítima. Yo mismo vi esa carta con las relaciones añadidas porque la tenía un ayudante del piloto.⁵¹ En ella leí que en varios lugares habían tratado con los indios silvestres, que habían encontrado humanos amables y en algunos casos inclinados a mantener relaciones de amistad con los españoles; y que habían invitado a la gente de la

50 Desde que Thomas Cavendish capturase en 1587 al galeón *Santa Ana* a la altura del Cabo San Lucas, sucesivas navegaciones procuraron atención al surcar estas aguas. El impacto de su apresamiento y el importante botín obtenido incitaron que muchos corsarios, bucaneros y pichilingües se guarecieran entre las islas Marías y dicho cabo con el fin de apresar el galeón.

51 Como resultado de esta expedición se elaboraron varios diarios, mapas e informes por Sebastián Vizcaíno, Enrico Martínez y fray Antonio de la Ascensión. Los memoriales de este último difundieron la veracidad del estrecho de Anián y la insularidad de California.

armada a sus cabañas cerca del puerto de Monterrey (situado a una altura de 37 grados). La misma disponibilidad la habían encontrado en los habitantes de las pequeñas islas de la costa. Por el contrario, los españoles debían de guardarse de los indios de la bahía de San Quintín (situada a 32 grados de latitud) y de los que habitaban las riberas a 27 grados de latitud, que eran belicosos y de poca fe.

El religioso que escribió estas relaciones narra que el puerto de Monterrey tiene un buen fondeadero; a su alrededor hay mucha madera para fabricar barcos y otros usos; los montes cercanos son abundantes en caza como osos, ciervos y otros animales, en la llanura muchos volátiles y en las lagunas patos. A seis leguas del puerto, hacia mistral, hay un río rápido de al menos siete brazos de fondo y, a 41 grados, hay otro parecido cuya corriente es tan fuerte que no permite entrar ni siquiera a toda vela con viento favorable. Menciona también como buenos puertos el de los Reyes (donde se perdió el galeón *San Agustín*), el de Don Gaspar, a 38 grados de altura, y otros que tienen buen fondeadero. Además habla de la abundancia o falta de agua y de leña en esos puertos, y otras noticias que dejé de transcribir por no interesar a nuestro diario sino a los pilotos de aquellos lugares. Voy a referir sólo lo que me parece más singular, como es que en esos puertos hay tantos peces (además de ballenas en alta mar) que con sólo un anzuelo en un día se podría llenar un navío. Los habitantes de aquellos lugares usan canoas o barcas similares a las de las Marianas, que les sirven para pescar perlas y peces. Los que viven dentro del canal de Californias tienen embarcaciones hechas con pequeños maderos ligados entre sí que llaman balsas. Los indígenas van sin miedo en los barcos porque son buenos nadadores; no se preocupan si la mitad de su cuerpo está en el agua porque, yendo desnudos (cubren sólo las partes íntimas con cortezas de árbol), no tienen temor de mojarse la ropa. Cuando están en tierra, duermen en cualquier lugar donde se encuentren al anochecer. Durante el invierno se calientan sólo con el fuego, luego sacan las brasas y yacen en las cenizas calientes. Hablan diferentes lenguas. Entre ellos hay enemistades mortales debido a las diferencias entre sus salvajes jurisdicciones. Como armas usan largas astas con la punta de madera endurecida al fuego y flechas con puntas de pedernal. Comen pescado crudo. No conociendo la moneda, cambian perlas, que abundan en toda la costa (su pesca además está vedada a los españoles y a los indios subyugados), por cuchillos y otras bagatelas.

El autor de las relaciones no habla de su religión ni de los frutos que da su tierra, considerándolos argumentos que no conciernen a su profesión de navegar. Sin embargo, me dijeron que son idólatras, como todos los demás, y que se alimentan de animales de caza, raíces, hierbas e higos de Indias, llamados pitahayas o tunas, que abundan en el país.

Esta armada navegó durante varios meses hasta llegar al Cabo Mendocino (situado a una altura de 41 grados y 20 minutos, donde se ve siempre su cumbre nevada y desnuda de árboles), donde murió mucha gente y el resto enfermó por el gran frío. Por esta razón, cuando llegaron al susodicho cabo, se vieron obligados a

volver atrás, aunque más adelante habían visto otra punta a la que llamaron Cabo Blanco, señalado en los mapas a 43 grados.

En 1684, gobernando la Nueva España, con aplauso general del pueblo, el señor marqués de la Laguna, fue mandada otra armada, consistente en capitana, almiranta y una fragata, con muchos misioneros embarcados para liberar aquellas ciegas almas de las tinieblas de la idolatría. Sin embargo, la armada no pasó el Cabo San Lucas, situado a 22 grados. Una vez entrada en el canal, avanzó unas 182 leguas hasta los 29 grados, donde el canal empezó a estrecharse a sólo siete leguas; por temor a los bancos de arena y a las fuertes corrientes, la armada volvió atrás. Se hizo la conjetura de que aquellas corrientes fuesen un canal que comunicara con el Mar Septentrional y que, por tanto, California fuese una isla. Por el contrario, los bancos de arena, el fondo bajo y la estrechez del canal hacían pensar que no se pudiese pasar más adentro, y que las Californias fuesen tierra firme. Se dice además que esta tierra firme linda con la Gran Tartaria. Los padres jesuitas de Pekín, Macao y Cantón me narraron que mientras el padre Martín Martínez⁵² estaba de misionero en Pekín fue llevada allí una esclava mexicana cristiana. Siendo confesada e interrogada sobre su esclavitud, ella le dijo que, siendo niña, la esclavizaron en México y que luego fue conducida por tierra a la Gran Tartaria y finalmente a China. Durante tan largo viaje dijo haber hecho algún tramo en barca, pero no más de un par de días para atravesar un canal o un estrecho. Se considera esto como del estrecho de Anián, por el cual se dice que un navío holandés pasó del Mar Meridional al Septentrional. La armada, volviendo del estrecho, fondeó en la bahía y puerto de San Bernabé. En un campo cercano a su costa se habían construido unas pocas cabañas, adonde iban los indios pobres, empujados más por el deseo de saciar el hambre del cuerpo, que para curar la peste del alma; esa gente devoraba cualquier cosa que los españoles le diesen, pero rehusaban la ropa para cubrir su desnudez.

En nuestro galeón venía embarcado un religioso de San Juan de Dios que había navegado con aquella armada. Él me refirió que no se había cumplido ninguna intención del rey, ya que el comandante pasó inútilmente cinco meses en dicho cabo; sin embargo, la estancia fue útil para su bolsillo, porque, a cambio de viles cositas, recibió buenas perlas de aquellos miserables. Esos indios no tenían otra provisión que pescado (que suelen comer crudo), hierbas y raíces. Y que aquel general, para vengar la muerte de un grumete muerto por los bárbaros, antes de partir, hizo cargar un cañón con balas de mosquete. Cuando los mezquinos fueron a buscar las migas de las mesas españolas, descargó el cañón sobre ellos, dejando dos muertos y muchos heridos. Por este motivo, no hay duda de que, si otros europeos van a aquel lugar, serán muy mal recibidos.

Con un ligero mistral mantuvimos la proa hacia siroco a fin de atravesar el canal de *Californias*. El sábado 29 se tuvo la proa hacia siroco cuarta a levante con

52 Cabe la posibilidad de que este padre aludido sea el jesuita Martino Martini, misionero, historiador y cartógrafo, que murió en Hangzhou en 1661.

un buen viento de mistral, y se perdió de vista la tierra. El sol estaba a una latitud de 21 grados y 32 minutos. Más tarde se puso proa a siroco-levante y navegamos muy bien por la noche con una fuerte tramontana. El domingo 30 cesó el viento, llegando más tarde un ligero gregal-tramontana. Se observó el sol a 20 grados y 45 minutos de elevación. Habiendo experimentado que la corriente había alejado demasiado el galeón de tierra y lo había hecho ir hacia mediodía, se enderezó la proa a levante cuarta a siroco con un poco de viento.

Por esta causa el lunes, último de mes, no encontramos las islas llamadas las Tres Marías, tal como queríamos. Nuestro galeón estaba desviado 40 leguas del Cabo San Lucas y a 20 del cabo Corrientes, que forma la boca del canal. Dichas tres islas se sitúan a 10 leguas, yendo de mistral a siroco, de la referida boca. En ellas se encuentra agua, buenos árboles, abundantes animales de caza y salinas; por eso algunas veces allí se han quedado a pasar el invierno los corsarios ingleses y franceses que, a través del estrecho de Magallanes, entran a robar en el Mar del Sur. Como habíamos estado siempre en calma, se encontró el sol a 20 grados y 24 minutos de latitud. Durante la noche hubo poco viento.

El martes, primero del nuevo año de 1697, volvió la calma y alrededor del galeón se vieron más lobillos que levantaban la cola y los pies al aire como los perros de los saltimbanquis. Se pescaron cinco buenas tortugas, cuya carne era muy parecida a la de la vaca, pero no tan sabrosa como la de las europeas. Se observó el sol a 20 grados y 11 minutos de elevación y la calma continuó toda la noche. El miércoles 2 de enero se bajó al mar el parao o pequeña barca y se pescaron siete tortugas que iban a flote durmiendo; con el tridente se pescaron también algunos tiburones y peces dorados. Aquel día se observó el sol a 20 grados y 5 minutos. Al atardecer sopló un poco de mistral que por la noche cambió en tramontana; de esta manera se navegó el jueves 3. Al alba avistamos tierra de la Nueva España, mucho más allá del cabo de Corrientes, donde empiezan las conquistas españolas. Desde allí toda la costa, empezando en los 20 grados y 55 minutos, está habitada por indios pacíficos. No pudimos acercarnos a la tierra debido a la corriente contraria y al temor de encallarnos en ciertos bancos que estaban frente a la mencionada boca de Corrientes. Observado el sol, se encontró a sólo tres minutos menos, ya que, durante la noche y el día, habíamos navegado con la proa hacia levante y luego cuarta a siroco. Por tanto, nos dirigimos hacia siroco-levante para acercarnos a tierra y desembarcar al capitán del Pliego, que debía portarlo a México. Se costeó de muy lejos dicho cabo, donde comienza una cadena de montes altísimos llamada Chamela. Por la noche cesó el poco viento que había y el viernes 4 nos dimos cuenta que habíamos avanzado muy poco con la proa hacia siroco-levante. Cuando más tarde se tornó el viento en mistral, que los españoles llaman virazón, navegamos lentamente todo el día sin alejarnos de los montes (que me dijeron ser ricos en minas de oro y plata) y viendo pasar cerca del galeón algunas pequeñas serpientes de colores transportadas desde los ríos por la corriente.

Antes del anochecer hicimos oír muchos golpes de arcabuz para avisar a la galeota que en aquellos tiempos se solía enviar desde Acapulco al encuentro del galeón o para que viniera un barco de indios con las provisiones, pero todo fue en vano. Sólo por la noche vimos dos luces sobre altos y estériles montes que consideramos fuegos encendidos por los salvajes.

Durante la noche continuó soplando el mistral y, de cuando en cuando, el lebeche. La mañana del sábado 5 se puso el nuevo bote en el mar para llevar a tierra al capitán del Pliego con las cartas destinadas a México y a Madrid. Como el bote debía navegar con toda rapidez a tierra, se embarcaron también el padre jesuita Borgia (que tenía el mal de Holanda) y otros enfermos. En México, sin embargo, se recibe la noticia cuando previamente llega otro mensajero enviado por el alcalde desde el puerto de Chamela en cuanto el centinela, desde lo alto de un monte, avista un navío en el mar. Con este incierto aviso, dado al alcalde, de haber visto un navío grande (que puede ser también de enemigos), en México comienzan las plegarias que continúan incluso después del arribo del capitán del Pliego. Cuando éste último llega se tocan todas las campanas en señal de júbilo; las campanadas continúan hasta que llega un tercer mensajero desde Acapulco llevando al virrey el aviso de que el galeón de China ha fondeado en aquel puerto. La ciudad se alegra de la misma manera al oír la noticia de la llegada de la flota⁵³ porque los ciudadanos tienen muchos intereses en ella; lo mismo sucede en Manila al regreso del galeón.

El puerto de la Navidad está a una altura de 19 grados y 33 minutos; aunque tiene suficiente fondeadero para recibir a los navíos, tiene un escollo delante de la boca. El de Chametla sólo tiene fondo para barcos pequeños, aunque es grande y está resguardado por varias islas hacia mistral y siroco y por la tierra firme. En él abundan las perlas y los buenos peces. Todo este trozo del país, desde el Cabo Corrientes hasta el puerto de Navidad, tiene el nombre de Nueva Galicia⁵⁴ y está habitado por indios conquistados.

Tras la calma que suele haber en aquella costa por las mañanas, llega la virazón del lebeche que luego cambia en mistral. Durante la noche navegamos con la proa hacia siroco a lo largo de la costa. El domingo 6, Pascua de los Reyes, continuamos haciendo el camino de las 80 leguas que nos faltaban para ir desde la Navidad hasta el puerto de Acapulco; pero digan lo que digan los pilotos, las leguas son más bien 150. Se disparó un cañón para dar aviso a los guardacostas de que el navío era amigo. Al anochecer nos encontramos frente al puerto y caserío de Salagua.

El lunes 7, manteniendo la proa hacia siroco con viento de poniente-mistral, antes del mediodía, llegamos delante del puerto y volcán de Colima, donde, como

⁵³ La Flota de Nueva España unía los puertos andaluces con Veracruz, comunicando las posesiones hispánicas de ambas orillas del Atlántico.

⁵⁴ En el original *Nueva Malizia*.

en Salagua, se recoge mucha sal. Continuamos costeando los montes calvos y con rocas escarpadas; hacia el anochecer, el buen viento nos llevó a la costa de Motines, o según otros Montines,⁵⁵ que llamaron así por ser un espacio de siete leguas con muchos montículos iguales. Casi toda la tierra está deshabitada; tras varios días de camino apenas se encuentra un pueblo. El martes 8 seguimos navegando en la misma línea, pero el poco viento que había cesó enseguida, y en todo el día avanzamos sólo dos leguas. Por la noche sopló un ligero viento de lebeche que también cesó después de poco tiempo, no permitiéndonos dar un solo paso. Verdaderamente los Motines es una zona calma. Todos los días se ve un cielo sin niebla y por la noche hay una increíble serenidad y estrellas resplandecientes, particularmente tras la estación de lluvias, que empiezan en junio y duran todo el mes de diciembre.

El miércoles 9 tuvimos la misma calma y muchísimo calor, como el de los días caniculares en Italia. A la puesta sopló un viento de mistral que duró unas cuantas horas hasta poco antes de la noche. El jueves 10 siguió la misma calma; moviéndose solamente un ligero mistral por la noche que cesó enseguida. El viernes 11 experimentamos la misma calma, y por la noche llegó un viento que nos empujó hasta delante del puerto y caserío de Zihuatanejo, frente al cual hay tres escollos. Allí se pescan buenas perlas y se recoge sal. Desde ese punto el país empieza a ser más fértil, con montes cubiertos de algunos pequeños árboles y el mar rico en varias especies de peces que desde el navío veíamos saltar en tropel.

Durante la noche reinó la tramontana, que en esta estación es normal en la costa, pero al no ser muy favorable, avanzamos poco. La madrugada del sábado 12 estábamos todavía frente a Zihuatanejo. Más tarde, el viento cesó del todo y pasamos la noche sin movernos con un calor insoportable.

El domingo 13 sobrevino un viento de proa, de modo que no pudimos hacer otra cosa que pescar cantidad de cachorritas, las cuales (con otras especies de peces) abundan en la costa. Finalmente, después de tantos meses, se echaron las anclas, fondeando a media legua de la costa. Por la noche nos atormentaron muchísimos mosquitos y pequeñas moscas que nos mordían a rabiar.

El lunes 14 continuó la calma, interrumpida a veces por un viento contrario que nos impedía dar un paso adelante. La proa estaba dirigida a levante y siroco-levante, cambiando de dirección según las puntas de tierra que íbamos pasando.

La mañana del martes 15 sopló un viento de tramontana que nos hizo avanzar. Volvió el bote con pocas provisiones y con la noticia de que el capitán del Pliego, no habiendo encontrado a nadie que pudiera proveerle de caballos en el puerto de Navidad, se había hecho conducir al puerto de Zihuatanejo. Allí, algunos pescadores de perlas le habían dado cabalgadura para ir a México, y los demás que iban con él se encaminaron por vía terrestre o marítima. El bote también trajo

55 La montañosa costa de Motines se extendía a lo largo del Pacífico entre los ríos Coahuayana y Carrizal, permaneciendo marginada durante buena parte de la época colonial.

la noticia de que la flota había llegado al puerto de Veracruz con el conde de Cañete, nuevo virrey del Perú, y el conde de Moctezuma, de México, y que antes de desembarcar los dos se habían peleado.⁵⁶ Al anochecer pasamos la salina que está bajo la jurisdicción del alcalde mayor de Petatlán, situada a pocas leguas de distancia, pasados algunos valles. En este territorio crece la mejor vainilla que, junto al cacao y a la pesca de perlas, aporta no pocos beneficios al alcalde. Por la noche, alternándose los vientos de tramontana y gregal-levante con corrientes contrarias, navegamos más hacia atrás que hacia adelante. La situación no cambió hasta la noche del miércoles 16, cuando pudimos pasar el puerto de Petatlán, apto para acoger grandes navíos.

Por la noche continuó la calma y el jueves 17 tuvimos el mismo viento contrario, pero después del mediodía, pasada la ordinaria virazón, es decir, el regreso del lebeche, avanzamos y pasamos la playa del Calvario, una costa rica en árboles de cacao y óptima vainilla.

Por la noche continuamos con la proa a siroco-levante, soplando una tramontana poco favorable. El viernes 18 avistamos el puerto de Acapulco. El piloto mayor se encontraba enfermo, con peligro de muerte, del mal de Holanda y del de berbén. Al mediodía llegó una buena virazón de lebeche fresco que nos hizo avanzar mucho, manteniendo la proa hacia siroco-levante. Mientras navegábamos por la playa de Coyuca vimos una piragua o barca grande que venía hacia nosotros. Acercándose, nos trajo víveres y provisiones (consistentes en un toro, gallinas, cosas dulces y limones) que el castellano y don Francisco Meca habían enviado a nuestro general; llegaron también otros víveres que nos permitieron comer a todos.

Con la tramontana que sopló toda la noche avanzamos tanto con la proa a levante cuarta a siroco que, por la mañana del sábado 19, nos encontramos frente al caserío y puerto de Coyuca, cuya costa, larga 14 leguas, es abundante en cocos, cacao, vainilla y otros frutos. Continuando el buen viento, entramos por la boca grande en el puerto de Acapulco, donde fondeamos a las cinco de la tarde. Durante toda la noche se trabajó con las anclas para acercar más el navío al fondo del seno y, antes del amanecer, amarramos la popa a un árbol. El puerto es seguro y al reparo de los vientos pero, teniendo forma de caracol, aquel viento que es favorable para entrar en las dos bocas (una a maestro, otra a siroco) es contrario para ponerse a seguro cerca de la tierra firme.

La mañana del domingo 20, con lágrimas de felicidad, nos abrazamos entre todos los que estábamos en el galeón por haber llegado al puerto deseado después de doscientos cuatro días de penosa navegación. Cantamos el *Te Deum* para dar las

56 En diciembre de 1696 llegó a México José Sarmiento y Valladares, conde de Moctezuma y Tule, convirtiéndose en el último virrey novohispano de la Casa de Austria (1696-1701). Francisco José Núñez de Villavicencio, señor de Las Cabezas de San Juan y conde de Cañete del Pinar desde mayo de 1688, fue nombrado virrey del Perú por Carlos II pero murió en la travesía de Acapulco a Paita y no llegó a tomar posesión de dicho cargo.

gracias al Señor y a su Madre Santísima, pero el general no tuvo la bondad de solemnizarlo con algunos disparos diciendo que al regreso a Manila no le abonarían la pólvora. Se saludó únicamente al castillo con siete tiros y éste, enarbolando la bandera real, contestó con otros tres.

Los pilotos, preguntándose cuántas leguas y grados habíamos hecho, fueron de diferente parecer: esto era porque no habíamos navegado derechos, sino serpeando inútilmente por el mar. El piloto mayor Pedro Fernández, portugués nacido en la isla de Madeira, dijo que habíamos atravesado 125 grados y 2.500 leguas españolas. En cambio, el ayudante del piloto Isidoro Montes de Oca, sevillano, hablaba de 130 grados y cerca de 3.000 leguas. Para ir de Acapulco a Manila ciertamente no hay que hacer este giro inútil, como ya dijimos, porque desde los 17 grados hay que disminuir hasta los 13 y luego hay que seguir avanzando siempre sobre el mismo paralelo. El viento en popa conduce felizmente a Manila en dos meses y medio, a lo sumo tres, sin encontrar ninguna tempestad. Por tanto se atraviesan sólo 118 grados. Las leguas no se pueden medir con exactitud yendo de oriente a poniente, aunque los pilotos estiman que se hacen alrededor de dos mil doscientas leguas españolas.

Se puede hacer otra ruta alternativa, esto es, navegando desde Acapulco hacia mistral hasta el Cabo Mendocino, y luego enderezar la proa hacia las islas Marianas y Manila. De esta manera dicen que se atraviesan 117 grados que, calculados por 17 leguas españolas, son dos mil ciento cincuenta y nueve leguas.

Pasamos todo el domingo esperando la visita de los oficiales reales para poder bajar a tierra. Tres horas antes del anochecer llegaron el gobernador, don Francisco Meca, contador, y el guarda mayor; se les consignó el registro de cuanto portaba el galeón (para regular los derechos reales, que ascendieron a 80.000 pesos de a ocho, incluyendo el regalo que se hace al virrey) y la *segunda vía*, es decir, el duplicado de las cartas destinadas a Madrid. Estas cartas debían enviarse rápidamente a México con otro mensajero para usarlas en caso de que se hubieran perdido las primeras que había llevado el capitán del Pliego. Habiéndose dado relación sobre mi persona, los oficiales reales me hicieron muchísimas cortesías y me ofrecieron sus servicios. Una vez que se fueron, desembarcamos la estatua de la Madre Santísima; yo mismo la acompañé hasta la iglesia parroquial, mientras toda la artillería disparaba desde el galeón. Por la noche volví a dormir al galeón para no dejar mis cosas al cuidado del esclavo que podría dañarlas por negligencia.

El lunes 21 bajé de nuevo a tierra y me refirieron que la *Mira del Perú* (vigilancia sobre un monte cercano a Acapulco en el que hay dos centinelas, uno que mira hacia Perú y otro hacia China, para dar aviso de los navíos que llegan) había avistado en alta mar dos barcos que estaban dirigiéndose hacia el puerto. Se pensó que se trataba de la almiranta y la fragata de la armada del Perú que venían a recoger al nuevo virrey, el conde de Cañete. Por la mañana desayuné con don Francisco Meca y, mientras estábamos a la mesa, escuchamos un tiro de cañón y,

preguntándole la razón, me contestó que servía para avisar a las naves amigas que podían entrar en el puerto y hacer entender a las enemigas que los españoles estaban listos para defenderlo con las armas preparadas. Para obtener más información, el castellano mandó al sargento mayor Aramburu a reconocer aquellos navíos con la barca de nuestro galeón; ya que las dos fragatas del Perú ancladas en el puerto no estaban preparadas. En este punto es mejor dejar de escribir. Retomaré la pluma para contar el resto de mi viaje en el último volumen.

Fin de la Quinta Parte